Viação Ferrea do Rio Grande do Sul

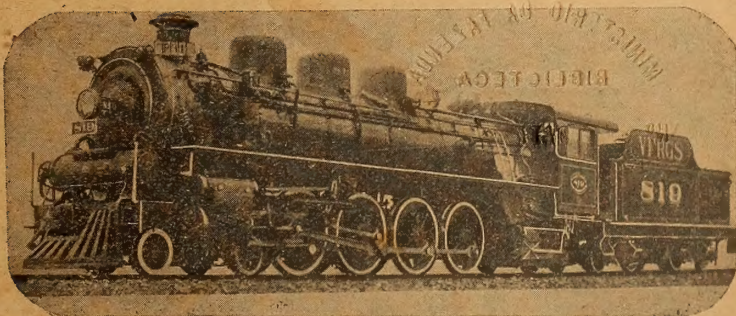
RELATORIO

DE 1937

APRESENTADO AO

Sr. Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas

PELO

ENG.º OCTACILIO PEREIRA
DIRECTOR GERAL DA VIAÇÃO FERREA

1938
OF. GRÁF. DA LIVRARIA DO GLOBO
Barcellos, Bertaso & Cia. — Pôrto Alegre
— Filiais: Santa Maria e Pelotas —

Senhor Secretário.

Tenho a honra de passar às vossas mãos o Relatório dos serviços da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, referente ao ano de 1937, e relativo não só à minha gestão desde 26 de outubro daquele ano, como à dos Engenheiros Celso Fernandes Pantoja e Frederico von Bock, a quem substituí por determinação de S. Excia. o Sr. General de Divisão Manoel de Cerqueira Daltro Filho, então Interventor Federal neste Estado, reconduzindo-me ao cargo de Diretor Geral da Viação Férrea, do qual fôro afastado por um ato arbitrário do então Governador do Estado.

Ao reassumir a direção geral da Viação Férrea, dirigí aos ferroviários riograndenses a saudação abaixo transcrita, que explana o programa de ação que me propuz executar na administração desta organização de transportes, que poderá ser sintetizado nas duas seguintes palavras: Autonomia Administrativa.

> "Aquí me tendes, depois de longa e forçada ausência para, como dantes, de novo convosco trabalhar com dedicação e entranhado amor à Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Não trago, sequer, ressentimentos, porque fiz o possível para esquecê-los, aprendendo no ostracismo de muitos anos a aperfeiçoar o meu espírito de homem combativo. Dos males a que na vida se está sujeito preciso é, que algo de bom se saiba colhêr com estoicismo e nobreza de alma. Só bem conhece a vida quem bem conheceu a desgraça e sòmente o infortúnio faz almas fortes e mais combativas, permitindo o descortino das duras e imprescritíveis realidades dêste mundo. E o ostracismo é uma dura escola, mas é uma escola onde muito se aprende e algo se ganha. Muitos de vós, bem o soube sempre, nunca me esqueceram, enquanto eu, de minha parte, também vos não esqueci, acompanhei de longe a vossa vida e sentí convosco as vossas alegrias e os vossos so-

frimentos. Pois bem, aquí estou para auscultar o vosso sentir, hoje mais experiente, combativo ainda e talvez mais tolerante, porém, mais conhecedor dos homens e das suas misérias, sabendo perdoar para poder merecer o perdão pelas minhas imperfeições e pelos meus desacertos.

Nunca tive vaidades, mas, se um homem pode ufanar-se de ter sentido orgulho em sua vida pública, êsse tive eu com a suprema ventura de vos haver dirigido, ombreando convosco no trabalho, lado a lado, estreitando a mão calosa do operário honrado e procurando suavizar a falta das leis de previdência social com medidas compensadoras, comportadas pelo momento. Fui sempre um severo cumpridor dos meus deveres e severo fui convosco no exigir o exato cumprimento das vossas obrigações, mas, diz-me a consciência, fui justo e fui humano e, com suprema lealdade, pautei todos os meus atos, bons ou maus, errados ou certos. Profissional disciplinado, por indole e por conhecimento dessa escola que na disciplina encontra a base granitica de tôda e qualquer organização social, não me esquecí de ser também um disciplinador, sem vexames, sem abastardar consciências e ferir suscetibilidades. E, apesar de todos os pesares, atravez do tempo e das vicissitudes passadas, êsse espírito de disciplina conciente, que não avilta e só eleva e alicerça, vos guiou como um fanal luminoso evitando uma desagregação que se esboçava a largos traços.

Sem relembrar fátos da minha passada administração, devo frizar que sempre assumi integral responsabilidade dos meus atos e nunca desprestigiei ou deixei desprestigiar meus auxiliares, qualquer que fôsse a sua categoria. Aprendí a administrar nos governos de Borges de Medeiros e Getúlio Vargas com autonomia e liberdade de ação, base essencial à vida administrativa ferroviária. Volto ao cargo de diretor geral porque os poderes supremos do atual govêrno, que tem o Exmo. Sr. General Daltro Filho como Interventor Federal, assim o quizeram e porque, julgando fazer-me justiça, confiaram em mim para o prosseguimento sereno dessa norma de conduta, tão consentânea como o meu caráter e o meu passado, quanto necessária à manutenção da personalidade do administrador.

Nada vos prometo, nada vos posso prometer antes de ambientar-me, mas, em vós confio para de hoje me diante contar com irrestrito apôio da classe ferroviária riograndense, que deverá assim, reconhecer em seu diretor geral o seu superior hierarquico com quem, disciplinar e dirétamente, se deve entender. De minha parte, porém, podeis ter a segurança de que me esforçarei por não desmentir o meu passado de amigo verdadeiro dêste núcleo de homens livres e fatores incontestes da grandeza do Rio Grande. Trabalhemos, portanto, indistintamente unidos pelo engrandecimento e bom nome da Viação Férrea, respeitando e prestigiando as autoridades constituídas e as leis que nos regem, constituindo baluarte inexpugnável pela grandeza do Rio Grande e de um Brasil melhor.

Fixemos a verdadeira mentalidade ferroviária moderna pela qual todos possam compreender a missão que nos cabe de bem servir o público, considerando-o como o grande cooperador indispensável à vida da estrada e não como o mendicante de transportes. Reacionemos, porém, destemerosamente, contra a prédica das idéias subversivas da ordem pública e do regime que adotamos, que aí estão ameaçando a pátria, a família e os nossos lares. Que cada um cumpra religiosamente o seu dever cívico na hora grandiosa de exercer o seu voto livre, mas, que fiquem banidas para sempre, do seio da família ferroviária, extemporâneas e insidiosas manifestações partidárias, trazendo em seu bojo o gérmem do veneno da perfídia, da intriga e da miséria humana. Deixemos a verdadeira política aos bons políticos e atentemos bem para o que há pouco escreví, parafraseando o que alguém dissera: "O Brasil precisa de menos trabalho na política e de mais trabalho sem política".

Saibamos ser dignos de nós mesmos e construamos com o suor de nossa face, no trabalho nobilitante de cada dia, o lar amigo que nos há'de sempre acolher, simples e bons, humanos e crentes, contentes pelo bem que praticamos e pelo mal que nos foi dado afastar. Volto do recesso do meu lar, onde, por largos anos dêste ostracismo involuntário, encontrei na família compensações inequivocas às amarguras e ingratidões da vida. Deixo-o, em parte, para

viver de novo a vossa vida, mas, a experiência me dita o dever de encerrar as primeiras palavras que agora vos dirijo, aconselhando-vos, cristãmente, a procurardes, cada vez mais, bem conhecer os mistérios de uma religião e da formação integral e perfeita do vosso lar. Sòmente neste encontrareis sempre, nas agruras da sorte incerta e erradía, num possível momento de penumbra de vossa vida ativa, o amparo moral que conforta e redime, as blandicias de entesinhos que não aprenderam a mentir e cujos sorrisos mitigam dôres e confortam a alma. Sòmente nêle respirareis a atmosféra de carinhos e afétos, que tanto contrasta com a que se é obrigado a respirar cá fóra, no afã de lutar para viver e vencer para não morrer. Não haja porisso revolta de espírito, se nada mais é do que uma das tantas contingências da própria vida! Sòmente nela, na religião da vossa fé, aprimorareis o vosso espírito, apaziguareis os possíveis ódios e alcançareis essa esperança que não dorme e acompanha o homem perdido no planalto ou na planície da vida.

E eu ainda estarei convosco nessa missão de tão nobre alcance moral e social, se a tanto me ajudar êsse mesmo Deus, que neste momento me proporciona, por sua divina vontade, esta reparação feita pela justiça dos homens, tão esperada com tenacidade, resignação e certeza de obtê-la um dia."

Tais foram, Senhor Secretário, as considerações que então julguei oportuno transmitir a todos os ferroviários, constituindo um ligeiro esbôço de programa geral sôbre a administração da rêde ferroviária riograndense, programa êste ao qual procurei dar corpo e fórma e que venho executando sem esmorecimentos com a vossa integral aprovação e do Govêrno do Estado.

Refletiu-se, como é natural, nos diversos serviços da Viação Férrea, o franco progresso assinalado durante o ano de 1937, nas atividades comerciais e industriais do Estado, naquele período, e que são uma consequência lógica da alta dos seus produtos básicos, especialmente aqueles que se referem à lavoura e à pecuária.

A franca melhoria na situação econômica do Estado, que se vinha notando desde alguns anos, acentuou-se mais no pe-

ríodo relatado e principalmente na sua fase final, fazendo com que a Viação Férrea, que ocupa o lugar de máximo destaque no problema dos transportes internos, se visse a braços com uma excepcional crise de transportes, pela deficiência já de há muito verificada no seu material rodante e de tração, acrescida, então, da maior parcela de mercadorias a transportar, consequência do formidável surto econômico do Rio Grande.

Não se fizeram esperar as reclamações partidas dos centros produtores e industriais do Estado, pela deficiência do material de transportes, agravando a livre expansão dos diversos setores das atividades agrícola, pastoril e industrial, com todos os seus prejudiciais reflexos na vida econômica do Estado.

Na medida das suas possibilidades, a Viação Férrea atendeu com relativa regularidade as diversas requisições de transporte, prontificando-se a dotar o seu aparelhamento dos indispensáveis materiais, de modo a poder fazer face às urgentes necessidades do Tráfego.

Entretanto, só no fim do período, e no início dêste ano, com a inclusão do material recebido do estrangeiro, foi possível atenuar as deficiêncais de transportes acima referidas e cuja solução definitiva é o objetivo principal desta administração.

Como se verifica pela exposição a seguir, é de franco progresso a situação econômica e financeira da Viação Férrea, tendo atingido a sua receita, no ano relatado, importância superior a 100.000:000$000, valor êste, até então nunca alcançado.

ALMOXARIFADO

Materiais

Como consequência do aumento do tráfego e das maiores necessidades da rêde, devido à intensidade das construções em andamento, foi muito elevado o movimento de materiais fornecidos pelo Almoxarifado durante o ano de 1937, tendo se verificado, em resumo, o seguinte movimento de entradas e saídas:

ANOS	ENTRADAS	SAÍDAS
1937	42.181:696$350	41.243:835$750
1936	34.879:575$600	36.660:479$700
Diferença	+ 7.302:120$750	+ 4.583:356$050

Hortos florestais

Acentúa-se de ano para ano a necessidade de providências imediatas para obtenção do combustível lenha, pois a desmatação nas proximidades das linhas da Viação Férrea é cada vez maior, tornando-se escassa a lenha e cada vez mais cara a sua aquisição e transporte, não só devido à distância que ficam os matos dos pontos de embarque, como também às deficiências de estradas e transportes e como consequência da desmatação aludida e de não ser feito o reflorestamento imediato dos matos abatidos.

Tendo em vista as considerações acima expostas, a Viação Férrea adquiriu em datas diversas 6 hortos florestais, para o plantio de eucaliptos, destinados à produção de lenha, dormentes, moirões, tramas para cercas, postes, cruzetas e pinos para linhas telegráficas, etc.

Uma das novas locomotivas adquiridas na fabrica Schwartzkopff.

Dispõe a Viação Férrea, atualmente, como se disse acima, de 6 hortos florestais, localizados nos seguintes lugares: Montenegro, São Leopoldo, Palomas, Itaquí, Uruguaiana (João Arregui) e Pulador.

E' pensamento desta Diretoria intensificar a produção dos hortos florestais, não só cuidando do replantio de espécies novas, como também adquirindo novos hortos em diversos pontos do Estado, de modo a poder abastecer com facilidade e com pequeno transporte os pontos mais convenientes da linha.

Para ter conhecimento exato da situação dos hortos florestais, esta Diretoria mandou proceder a um estudo detalhado da situação de produção de cada horto.

E' do programa desta Diretoria organizar um Departamento de Hortos Florestais, subordinado diretamente à Diretoria da Viação Férrea. Nesse sentido estão tomadas as necessárias providências e uma comissão especial foi nomeada para o estudo do problema, que deverá ter solução pronta, pois o exemplo que vem dando a Companhia Paulista de Estradas de Ferro é digno de ser imitado sem temores e sem tardança.

CONTABILIDADE E ESTATÍSTICA

Resultados gerais

O número mais simples e mais expressivo, para sintetizar a exploração da rêde, é, sem dúvida, o seu coeficiente de tráfego, que em si encerra os termos finais da receita e da despesa.

O valor dêsse número foi, em 1937, de

86,86,

o que vale dizer ter a despesa absorvido 86,86 % da receita bruta, ficando para a receita líquida os 13,14 % restantes.

Êsse número-índice, porém, assume maior significação alinhado com os seus antecedentes.

Na relação que segue, aprecia-se a sua evolução, de par com os valores absolutos da receita e da despesa:

ANOS	Receita bruta	Despesa de Custeio	Saldo	Coeficiente de Tráfego
1932	61.234:727$150	61.062:288$580	172:438$570	99,72
1933	69.044:248$310	63.026:922$260	6.017:326$050	91,28
1934	73.612:015$170	64.118:074$080	9.493:941$090	87,10
1935	80.190:190$220	66.127:606$300	14.062:583$920	82,46
1936	87.346:553$400	75.144:848$070	12.201:705$330	86,03
1937	100.314:000$250	87.135:000$150	13.179:000$100	86,86

Considerada a exploração sob o estrito ponto de vista financeiro, verifica-se que o ano de 1935 é ainda o que detêm o melhor índice. O ano de 1937 é, porém, aquele onde a receita bruta e a despesa de custeio, ou seja o movimento da

rêde, atingiram, até agora, as maiores alturas, o que dá ao referido ano incontestável primazia, considerado sob o ponto de vista geral. Os valores acima sempre crescentes, tanto da receita como da despesa, evidenciam a vigorosa reação do organismo econômico do Estado, após a depressão anterior, e confirmam a rápida marcha de progresso em que nos encontramos.

Situação econômica

Como se vê, o exercício de 1937 encerrou-se com os resultados seguintes:

Receita	100.314:000$250
Despesa	87.135:000$150
Saldo	13.179:000$100

São resultados francamente auspiciosos, sendo de registar-se ainda o fato de ter a receita ultrapassado o marco dos cem mil contos.

As comparações que seguem, entre os anos de 1936 e 1937, mostram o melhoramento geral nas diversas classes de transportes.

Transportes ordinários de passageiros

CLASSES	NÚMERO		PASSAGEIROS-QUILOMETRO		RECEITA	
	1936	1937	1936	1937	1936	1937
1.ª	753.409	1.035.864	89.689.226	115.683.217	8.493:605$200	10.839:058$900
2.ª	858.267	923.959	64.213.481	72.532.436	4.842:501$600	5.420:160$200
Totais	1.611.676	1.959.823	153.902.707	188.215.653	13.336:106$800	16.259:219$100

Como se vê, o aumento foi geral e muito apreciável em ambas as classes, em número, em passageiros-quilômetro e em receita, com as seguintes percentagens:

1.ª classe

\+ 282.455 passageiros, ou seja um acréscimo de 37,49 %.
\+ 25.993.991 passageiros-quilômetro, ou seja um acréscimo de 28,98 %.
\+ 2.345:453$700, ou seja um acréscimo de 21,64 %.

2.ª classe

+ 65.692 passageiros, ou seja um acréscimo de 7,65 %.
+ 8.318.955 passageiros-quilômetro, ou seja um acréscimo de 12,96 %.
+ 577:658$600, ou seja um acréscimo de 11,93 %.

Somados os transportes ordinários aos efetuados por conta do Estado, dos Municípios, Emprêsas e Melhoramentos, obtêm-se os seguintes resultados, para o transporte de passageiros em serviço remunerado:

CLASSES	NÚMERO		PASSAGEIROS-QUILOMETRO		RECEITA	
	1936	1937	1936	1937	1936	1937
1.ª	784.614	1.088.646	98.262.209	130.154.624	9.166:830$200	11.950:826$800
2.ª	894.720	972.627	74.921.644	89.077.406	5.443:669$000	6.341:881$000
Totais......	1.679.334	2.061.273	173.183.853	219.232.030	14.610:499$200	18.292:707$800

Na comparação geral, de ambas as classes, verificam-se os seguintes aumentos:

+ 381.939 passageiros, ou seja um acréscimo de 22,74 %.
+ 46.048.177 passageiros-quilômetro, ou seja um acréscimo de 26,59 %.
+ 3.682:208$600, ou seja um acréscimo de 25,20 %.

Bagagens

Os transportes dêsse título, em serviço remunerado, são assim representados:

ANOS	Toneladas	Toneladas-quilômetro	Receita
1936	1.353,655	431.356	300:685$500
1937	1.345,701	454.262	316:592$300

Nota-se um pequeno decréscimo na tonelagem, tendo, porém, aumentado a receita, em virtude da elevação do percurso médio de cada tonelada.

Encomendas

ANOS	Toneladas	Toneladas-quilômetro	Receita
1936	29.039,396	5.443.385	3.587:115$900
1937	32.257,924	5.963.397	3.937:961$700

Conforme se constata, os aumentos foram gerais e se discriminam como segue:

\+ 3.218,528 toneladas, ou seja um aumento de 11,08 %.
\+ 520.012 toneladas-quilômetro, ou seja um aumento de 9,55 %.
\+ 350:845$800, ou seja um aumento de 9,78 %.

Animais

ANOS	Toneladas	Toneladas-quilômetro	Receita
1936	70.210,050	20.236.913	3.335:820$500
1937	94.511,500	29.164.596	4.938:608$500

Aí estão incluídos os transportes não só em trens de carga, como tambêm os em trens de passageiros. Os aumentos são ainda gerais e se expressam nos números que seguem:

+ 24.301,450 toneladas, ou seja um aumento de 34,61 %.
+ 8.927.683 toneladas-quilômetro, ou seja um aumento de 44,12 %.
+ 1.602:788$000, ou seja um aumento de 48,05 %.

Mercadorias

O movimento geral dêste título, que pelo seu vulto é o mais importante, assim se representa:

ANOS	Toneladas	Toneladas-quilômetro	Receita
1936	1.284.946,312	420.496.781	54.781:936$000
1937	1.392.019,380	454.000.055	59.782:991$100

Os resultados de 1937 são os mais altos até agora obtidos, não só em receita, mas tambem em tonelagem. A comparação acima, sôbre o ano anterior, fornece os seguintes aumentos:

+ 107.073,068 toneladas, ou mais 8,33 %.
+ 33.503.274 toneladas-quilômetro, ou mais 7,97 %.
+ 5.001:055$100, ou mais 9,13 %.

A relação que segue, mostra o movimento geral de mercadorias desde 1932, evidenciando o franco progresso dessa classe de transportes.

ANOS	Toneladas	Receita
1932	959.785	35.321:590$440
1933	1.032.604	44.282:252$400
1934	1.082.980	47.570:260$910
1935	1.193.121	51.660:861$520
1936	1.284.946	54.781:936$000
1937	1.392.019	59.782:991$100

Importa, porém, notar que nesse quadro, acham-se também incluídos os transportes por conta dos Governos Federal, Estadual e Municipais e, ainda, os transportes bem vultosos da Conta Fundo de Melhoramentos, título êsse aberto justamente em 1932.

Si eliminarmos tais lançamentos, a demonstração do transporte de mercadorias tomará o novo aspecto:

ANOS	Toneladas	Receita
1932	728.119	32.912:170$340
1933	813.821	40.338:320$900
1934	851.124	40.584:197$200
1935	979.361	47.457:600$100
1936	1.027.998	50.437:209$200
1937	1.131.662	54.872:565$400

Esta é a contribuição própriamente do Público, no transporte de mercadorias.

RECEITA TOTAL

Acrescidos os dados já registados aos resultantes das diversas rendas especiais, obtem-se o total da receita da Viação Férrea, em 1937, que, comparativamente com o ano anterior e discriminadamente, aparece como segue:

DESIGNAÇÃO	1936	1937
Passageiros	14.610:499$200	18.292:707$800
Bagagens e Encomendas......	3.887:801$400	4.254:554$000
Mercadorias	54.781:936$000	59.782:991$100
Animais em trens de passageiros	227:311$700	279:946$500
Animais em trens de carga....	3.108:508$800	4.658:662$000
Telegramas	181:170$600	210:044$750
Armazenagens	138:601$500	165:735$400
Taxa "ad-valorem"	6.319:488$855	7.492:313$700
Rendas diversas	4.091:235$345	5.177:045$000
TOTAIS.............	87.346:553$400	100.314:000$250

Vagão tanque para o transporte de óleo crú.

Pelos dados supra, verifica-se que a receita total de 1937 superou a do ano anterior em 12.967:446$850, ou seja em 14,85 %.

E' ainda interessante de conhecer-se no total da receita, tal como fizemos para a parcela mercadorias, a contribuição do Público:

ANOS	Receita p/c do Público	% do total
1932	45.213:894$940	84,70
1933	54.527:360$000	89,82
1934	55.026:624$700	84,79
1935	63.848:468$900	90,74
1936	70.101:695$600	91,50
1937	79.257:590$000	90,82

Os valores acima, por conta do Público, refletindo realmente a situação geral, constitúem os melhores índices da vida econômica do Estado.

DESPESA

Pessoal

O quadro do efetivo do pessoal acusa, no exercício relatado, 4.328.388 dias de serviço, contra 4.076.697 dias em 1936.

A despesa correspondente foi de 54.640:764$700, contra 46.866:643$300 em 1936.

Ésses algarismos referem-se ao total do pessoal que trabalha na Viação Férrea, estando aí incluídos os serviços por conta do Fundo de Melhoramentos, o pessoal da 5.ª Divisão, serviços prestados a terceiros e outros.

Em 31 de dezembro de 1937, a situação do pessoal por departamento era a seguinte:

Gabinete do Diretor e Secretaria..................	34
Almoxarifado	523
1.ª Divisão (Contabilidade, Contadoria, Estatística e Tesouraria)	290
2.ª Divisão (Tráfego)	3.403
3.ª Divisão (Locomoção)	4.205
4.ª Divisão (Via e Edifícios)....................	4.256
5.ª Divisão (Estudos e Construção)................	907
Total..............................	13.618

Em 31 de dezembro de 1936 êsse número foi de 11.826.

Quanto ao custeio pròpriamente dito, a despesa na verba "pessoal" é discriminada como segue:

DIVISÕES	1936	1937	Diferenças em 1937
Administração Central	3.559:488$400	4.376:523$600	+ 817:035$200
Tráfego	13.086:883$000	15.342:611$200	+ 2.255:728$200
Locomoção	12.942:800$800	15.110:531$700	+ 2.167:730$900
Via e Edifícios.......	10.421:145$240	11.820:363$700	+ 1.399:218$460
TOTAIS........	40.010:317$440	46.650:030$200	+ 6.639:712$760

Como se verifica, houve uma diferença de 6.639:712$760 em pessoal, para mais, no serviço de custeio.

Essa diferença explica-se pelo aumento, em número, do pessoal, e também pelas gratificações especiais pagas em virtude da lei n.º 711, de 23 de janeiro de 1937.

Essas gratificações, de 15, 20 e 25 % sôbre os vencimentos, conforme o tempo de serviço, atingiram, no ano em apreço, a importância de 1.347:277$700.

E' de registar-se que essa despesa, surgida em 1937, foi que impediu a receita líquida, nesse ano, de sobrepujar a de 1935 e de tornar-se a maior de quantas já se verificaram, tal como aconteceu com os valores receita bruta e despesa de custeio.

Material

A despesa na verba "material" discrimina-se do seguinte modo na conta de custeio:

DIVISÕES	1936	1937	Diferenças em 1937
Administração Central	4.250:993$900	3.713:922$600	— 537:071$300
Tráfego	2.105:701$750	1.953:355$100	— 152:346$650
Locomoção	24.202:776$700	30.000:254$700	+ 5.797:478$000
Via e Edifícios.......	4.575:058$280	4.817:437$550	+ 242:379$270
TOTAIS........	35.134:530$630	40.484:969$950	+ 5.350:439$320

Por esta comparação se verifica que em 1937 houve, em relação ao exercício anterior, um aumento, na verba "material", de 5.350:439$320, ou seja de 15,23 %, o qual se explica pelas despesas decorrentes do incremento do tráfego, sobretudo com combustíveis, e também pelas despesas de conservação, feitas em maior escala, tanto do material como da linha e edifícios.

Movimento geral de custeio

O exercício de 1937 encerrou-se, assim, com o seguinte resultado, comparativamente com o ano de 1936:

ANO	Receita	Despesa	Saldo
1936	87.346:553$400	75.144:848$070	12.201:705$330
1937	100.314:000$250	87.135:000$150	13.179:000$100

Aumento da receita em relação ao ano anterior..... 14,85 %
Aumento da despesa de custeio em relação ao ano anterior .... 15,96 %
Aumento do saldo em relação ao ano anterior...... 8,01 %

Eficiência dos serviços

Os índices gerais representativos da eficiência econômica dos serviços tiveram, em 1937, um pequeno aumento sôbre os relativos a 1936.

Assim, a tonelada-quilômetro de pêso útil retribuído que, em 1936, custou $140.932, passou a custar, no ano em apreço, $145.419, com uma diferença, para mais, de $004.487.

Quanto aos índices por trem-quilômetro, discriminam-se como segue:

Despesa média por trem-quilômetro retribuído para:

	Em 1936	Em 1937
o serviço das estações	$976.5	1$012.9
o serviço das locomotivas	3$623.1	3$996.4
o serviço dos trens......................	$512.4	$537.4
as indenizações e os acasos	$100.3	$063.8
as miscelanias	1$189.7	1$275.7

	Em 1936	Em 1937
o total das despesas de condução......	6$402.0	6$886.2
a conservação da linha e dependências.	2$422.9	2$443.9
a conservação do material	2$062.0	2$301.6
a administração e diversos	1$254.0	1$167.3
o total das despesas de custeio........	12$140.9	12$799.0

Vê-se que o total das despesas de custeio por trem-quilômetro, em 1937, foi superior ao total de 1936, sendo o acréscimo representado por $658.1.

CONTA "FUNDO DE MELHORAMENTOS"

Foi o seguinte o movimento dessa conta em 1937:

Receita

Receita líquida	13.179:000$000
Taxa de 10 %	8.416:791$800
Contribuição do Estado por conta do Ramal de Severino Ribeiro..............	631:266$100
Idem, relativa à Variante do Barreto (Apólices)	18.000:955$700
Total...............	40.228:013$700

Despesa

Despesas que correm pela renda líquida e taxa de 10 %	11.957:255$930
Ramal de Severino Ribeiro	1.425:464$300
Variante do Barreto	13.454:998$120
Total...............	26.837:718$350

Estabelecendo-se a diferença entre as parcelas acima — receita e despesa da Conta "Fundo de Melhoramentos" — encontra-se o saldo de 13.390:295$350 no exercício relatado.

Esta conta, criada em 1929 por fôrça da novação do contrato de arrendamento, vem sendo movimentada com "deficit", e o resultado registado em 1937 atenua a insuficiência de recursos. A sua escrituração apresenta os seguintes algarismos:

Recursos

Receita líquida........	49.641:048$200	
Taxa de 10 %...........	50.711:870$400	
Auxílio do Estado......	42.695:991$800	143.048:910$400

Despesas

Obras custeadas diretamente	119.301:713$680	
Ramal de Severino Ribeiro a Quaraí	7.341:184$300	
Variante do Barreto....	45.285:895$200	171.928:793$180
Diferença..................		28.879:882$780

Dessa diferença, 18.948:795$080 corre à conta da Viação Férrea, de vez que ao Tesouro do Estado cabem as insuficiências de 3.650:349$300 no ramal de Severino Ribeiro e 6.280:738$400 no financiamento da Variante do Barreto, verificadas ao encerrar-se o exercício.

A seguir, encontra-se a recapitulação das despesas da "Conta de Melhoramentos", com a discriminação por títulos e por ano:

Movimento total das obras custeadas diretamente pela receita proveniente da renda líquida e taxa adicional de 10 %

ANOS	Despesa	Receita	Saldo	Insuficiência
1929	13.215:615$930	5.215:054$040	—	8.000:561$890
1930	6.402:808$980	5.632:816$530	—	769:992$450
1931	19.866:421$090	5.362:521$100	—	14.503:899$990
1932	14.747:361$620	5.470:090$440	—	9.277:271$180
1933	9.829:973$950	10.082:032$150	252:058$200	—
1934	15.979:807$850	12.654:987$690	—	3.324:820$160
1935	13.430:520$810	16.637:987$420	3.207:466$610	—
1936	13.871:947$520	17.701:637$330	3.829:689$810	—
1937	11.957:255$930	21.595:791$900	9.638:535$970	—
TOTAIS	119.301:713$680	100.352:918$600	16.927:750$590	35.876:545$670
Total da insuficiência				18.948:795$080

Despesas das obras custeadas pelo Estado mediante emissão de apólices e contribuição em dinheiro

Ramal de Severino Ribeiro

ANOS	Despesa	Contribuição	Saldo	Insuficiência
1932	12:857$800	—	—	12:857$800
1933	932:492$000	—	—	932:492$000
1934	1.751:460$700	1.632:414$100	—	119:046$600
1935	1.848:767$200	463:669$500	—	1.385:097$700
1936	1.370:142$300	963:485$300	—	406:657$000
1937	1.425:464$300	631:266$100	—	794:198$200
TOTAIS	7.341:184$300	3.690:835$000	—	3.650:349$300

Variante do Barreto

ANOS	Despesa	Contribuição	Saldo	Insuficiência
1934	6.113:335$740	2.683:383$500	—	3.429:952$240
1935	18.603:309$100	9.071:874$100	—	9.531:435$000
1936	7.114:252$240	9.248:943$500	2.134:691$260	—
1937	13.454:998$120	18.000:955$700	4.545:957$580	—
TOTAIS	45.285:895$200	39.005:156$800	6.680:648$840	12.961:387$240
Total da insuficiência				6.280:738$400

Se à deficiência de recursos de 28.879:882$780 fôr acrescida a comissão de 5% de administração de serviços, no valor de 5.299:001$800, essa insuficiência se elevará a 34.178:884$580, sendo 24.247:796$880 a cargo da Viação Férrea e 9.931:087$700 a cargo do Tesouro do Estado.

Tendo sido a variante do Barreto recebida em caráter provisório a 29 de julho, ficou convencionado que a Viação Férrea assumiria o serviço de juros a partir do segundo semestre de 1937. Para execução dessa condição e de conformidade com o estipulado no contráto de construção da variante, entre o Estado e a Emprêsa Construtora Gruen & Bilfinger Ltda., em setembro foi iniciado o depósito, em conta especial no Banco do Rio Grande do Sul, da quota mensal de 438:110$800, calculada provisóriamente, pelo custo então conhecido da obra.

Os coupons de juros foram resgatados normalmente e está prestes a serem pagos os juros do primeiro semestre do corrente ano, bem como a se proceder o primeiro sorteio de amortização, na fórma contratual. Dessa operação se encarrega o citado Banco do Rio Grande do Sul.

Situação financeira

O resumo do balancete apresentado pela Contabilidade, que a seguir transcrevo, demonstra a melhoria de 5.000 contos em relação ao ano anterior. A insuficiência que era de 10.745:924$920 em 31 de dezembro de 1936, passou a ser de 5.784:302$960 ao encerrar-se o exercício de 1937. Pràticamente, porém, esta insuficiência não existe, e se transforma em saldo de 773:278$430, si levar-se em conta que a Viação Férrea é credora do Govêrno do Estado, além das importâncias discriminadas no referido documento, das parcelas de 3.650:349$300 e 2.907:232$090, de serviços executados no ramal de Severino Ribeiro e na Variante do Barreto, ambos custeados pelo Estado.

A análise do balancete assinála a posição favorável da Viação Férrea, quér quanto à conta com o Govêrno Federal, quér quanto ao Govêrno do Estado, e o recebimento das importâncias referidas, no total de 6.557:581$390, atribuídas à conta de "Fundo de Melhoramentos" e suportadas pela Viação Férrea, e a realisação do "Ativo", bastariam para fazer face ao "Passivo" registado no balancete.

Resumo do balancete, em 31 de dezembro de 1937

ATIVO		PASSIVO	
Caixa e Bancos		**Banco do Brasil — Emprestimo**	2.398:484$500
Disponivel	2.386:370$400	**Govêrno Federal**	
Para aplicação especial	654:049$200	Antecipados e telégrafo	1.902:309$670
Em carteira	66:000$000	Quota de arrendamento	1.241:596$870
Govêrno Federal		Ministério do Trabalho	15:725$500
Transportes	6.625:878$220	**Govêrno do Estado**	
Trabalhos e fornecimentos	445:299$050	Suprimentos	33.507:499$470
Govêrno do Estado		Ramal de Santa Rosa	1.572:031$900
Suprimentos aplicados	31.430:190$750	Taxa sôbre madeira de pinho	12:650$400
Estrada de Ferro do Riacho	2.134:739$270	**Créditos do pessoal**	
Transportes	2.064:986$400	Vencimentos	2.100:474$200
Trabalhos e fornecimentos	490:365$930	Cauções em dinheiro	1.846:647$400
Municipalidades	45:754$190	Gratificações	12:894$400
Devedores diversos	5.058:967$100	Associações	133:403$900
		Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea	1.751:154$950
	51.402:600$510	**Caixa de Aposentadoria e Pensões**	1.148:742$400
Insuficiência	5.784:302$960	**Credores diversos**	9.543:287$910
	57.186:903$470		57.186:903$470

Tarifas

Ainda no ano de 1937 continuaram vigorando as tarifas aprovadas pelo Ministério da Viação em 1926, com as alterações introduzidas ulteriormente. Como nos anos anteriores, no exercício relatado, essas tarifas sofreram revisões parciais, de maneira a ajustá-las aos interêsses da Viação Férrea e da economia riograndense.

De acôrdo com a autorização do Govêrno Federal, também foram concedidas facilidades nos transportes para passageiros e produtos destinados às exposições-feiras, agrícolas e pastorís, que periòdicamente se realizam em vários pontos do Estado.

Prosseguindo no programa de extender os seus serviços para além do ponto extremo de suas linhas, a Viação Férrea inaugurou, em 17 de outubro, o tráfego mixto, ferro e rodoviário, até o município de Prata, como prolongamento dos serviços que existiam até Alfredo Chaves, e está em estudos à ampliação dêsse sistema de transportes até Lagôa Vermelha, por um lado, e até Antônio Prado e Vacaria, por outro. O público bem compreendendo as vantagens que lhe proporciona tal iniciativa, têm-na prestigiado, amparando-a com apreciável preferência, como o demonstra o crescente desenvolvimento da renda nêsse setor.

Ainda com o intuito de facilitar o intercâmbio de viajantes com a visinha República Oriental do Uruguai, foi estabelecido um convênio de tráfego mútuo de passageiros, via Jaguarão-Rio Branco, com a Ferro Carril Central del Uruguai, que começou a vigorar a partir de 15 de setembro de 1937.

A atual Diretoria da Viação Férrea se preocupa com o estudo do regime tarifário estabelecido, e, nêsse sentido, tem tomado as providências cabíveis.

Serviços Hollerith

Com o intuito de racionalizar os seus serviços, de modo a poder oferecer dados seguros, rápidos e eficientes relativos à Contabilidade e à Estatística, vem há muito a Viação Férrea estudando a possibilidade de mecanizar os referidos serviços, nos moldes das modernas organizações ferroviárias.

Assim foi instalado pelo Instituto Técnico de Organização e Controle (Serviços Hollerith S/A), sem compromisso para a Viação Férrea, um grupo de suas máquinas em uma das dependências dos escritórios centrais da 1.ª Divisão, afim de que se realizasse uma demonstração prática, para que se veri-

ficasse a possibilidade de aproveitamento das referidas máquinas nos trabalhos concernentes à Estatística Geral.

Com os ótimos resultados apresentados por aqueles serviços, na sua fase experimental, expressos em relatório detalhado, apresentado por funcionários da Estrada e verificados por esta Diretoria, concluiu-se pela adoção na Viação Férrea, de tão necessário melhoramento das modernas organizações ferroviárias, devendo a mecanização dos serviços da Estatística ser iniciada em meados do corrente exercício.

TRÁFEGO

Tráfego

Apesar da sensível falta de vagões e de locomotivas, deficiência essa que mais se agravou durante o ano de 1937, como consequência da intensa atividade agrícola e industrial do Estado, naquele período, que os numeros acima transcritos evidenciam, os transportes ferroviários puderam ser atendidos com relativa regularidade, atentas as causas anteriormente citadas.

Entretanto, com a inclusão das 11 novas unidades de tração, recentemente adquiridas do estrangeiro, bem como com o acréscimo de 300 vagões gradeados, 100 vagões fechados e 15 vagões tanques, além da inauguração da Variante Barreto-Gravataí, e da linha de Santiago a São Borja, que vêm descongestionar certos trechos da rêde, permitindo maior capacidade de reboque das locomotivas, é de prever-se que no ano atual sejam, em parte, atenuadas as deficiências de tração e de vagões, acima assinaladas, pois os pedidos de transportes crescem de ano para ano.

Independentemente das providências aquí especificadas, para um melhor aparelhamento da Viação Férrea, cresce paralelamente o surto de progresso, porque atravessa o Estado, exigindo cada vez mais um transporte ferroviário eficiente, rápido e seguro, como é pensamento da atual administração poder oferecer, em breve, si puder contar com o auxílio solicitado ao Govêrno Federal.

Como se verifica do relatório apresentado pelo Tráfego, referente ao ano de 1937, foi intenso o movimento de passageiros em 1.ª e 2.ª classes e o transporte de encomendas, bagagens e mercadorias no mesmo período, como se vê nos quadros a seguir:

Movimento de passageiros, animais e toneladas-quilômetro de bagagens, encomendas e mercadorias

Serviço remunerado

ANOS	PASSAGEIROS		Animais	TONELADAS-QUILÔMETRO		
	1.ª classe	2.ª classe		Bagagens	Encomendas	Mercadorias
1937	1.088.646	972.627	387.038	454.262	5.963.397	454.000.055
1936	784.614	894.720	267.926	431.158	5.443.385	420.496.781
Diferenças	+ 304.032	+ 77.907	+ 119.112	+ 23.104	+ 520.012	+ 33.503.274

Serviço não remunerado

ANOS	PASSAGEIROS		Animais	TONELADAS-QUILÔMETRO		
	1.ª classe	2.ª classe		Bagagens	Encomendas	Mercadorias
1937	93.656	64.742	312	46.205	923.188	94.067.671
1936	62.415	52.120	325	59.120	798.008	79.081.094
Diferenças	+ 31.241	+ 12.622	— 13	— 12.915	+ 125.180	+ 14.986.577

Movimento de mercadorias nos anos de 1937 e 1936

Serviço retribuído

ANOS	Toneladas	Toneladas-quilômetro	RECEITA			Percurso médio quilométrico
			Total	Por tonelada	Por Ton.-Km.	
1937	1.392.019	454.000.055	59.782:991$100	42$947	$132	326
1936	1.284.948	420.496.781	54.781:936$000	42$633	$130	327
Diferenças.....	+ 107.071	+ 33.503.274	+ 5.001:055$100	+ $314	+ $002	— 1

Movimento

São os seguintes os dados sôbre movimento de trens no ano de 1937 em comparação com o ano anterior:

Serviço remunerado

ANOS	Número de trens	Percurso em Km.	Percurso médio em Km.
1937	51.302	6.531.285	127,3
1936	47.432	5.950.096	125,4
Diferenças.....	+ 3.870	+ 581.189	+ 1,9

Serviço não remunerado

ANOS	Número de trens	Percurso em Km.	Percurso médio em Km.
1937	13.279	943.101	71,0
1936	12.595	842.215	66,8
Diferenças.....	+ 684	+ 100.886	+ 4,2

Número de trens

Serviço remunerado

ANOS	Passageiros	Mixtos	Cargas	Animais	Especiais	Gado, vasios
1937	11.177	4.761	33.400	967	309	688
1936	10.856	4.984	30.302	673	177	440
Diferenças.....	+ 321	— 223	+3.098	+ 294	+ 132	+ 248

A percentagem entre vagões vasios e carregados foi de:

Em 1937	38 %
Em 1936	39 %

Esta percentagem é elevada em virtude do desequilíbrio de tonelagem de cargas em quasi todas as linhas.

O coeficiente de aproveitamento de trens de cargas variou, durante o ano relatado, entre 82,5 % e 86,3 %, com uma média geral de 84,7 %, isto é, 1,1 % inferior ao ano de 1936.

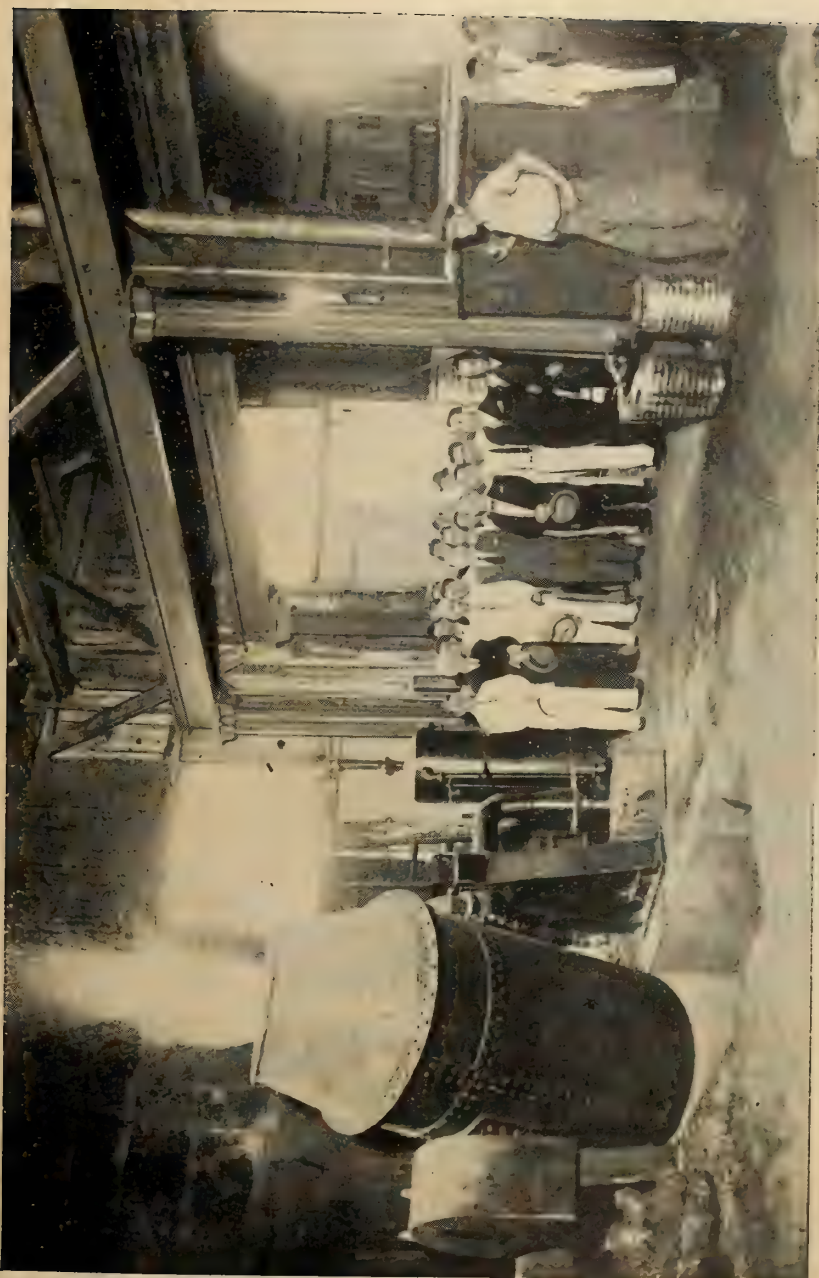
Êste coeficiente não é superior, em virtude do desequilíbrio entre a importação e a exportação, principalmente na linha da Serra, onde as locomotivas seguem muitas vezes sem aproveitamento, para voltarem lotadas.

Telégrafo

Continuaram normalmente durante o ano de 1937 os serviços de construção e conservação das linhas e aparelhos telegráficos.

Na Variante Barreto-Gravataí foram construídas as linhas telegráficas com 5 condutores de ferro de 4 m/m e uma linha fonóporica de fio de cobre de 3 m/m. Na Variante de Taquarembó a Guassupí foram construídas 4 linhas telegráficas de fio de ferro galvanizado de 4 m/m e uma linha fonóporica de fio de cobre de 3 m/m. Entre Curussú e Santiago foi construída uma linha especial de ferro galvanizado de 4 m/m.

As despesas com os serviços de construção atingiram a soma de 37:967$100.

Os serviços de reparação e conservação das linhas telegráficas apresentaram eficiência maior; nesses serviços foi despendida a quantia de 25:841$600.

Fundição de aço nas oficinas de Santa Maria. Convertedor "Bessemer".

LOCOMOÇÃO

OFICINAS E TRAÇÃO

Oficinas

As diversas oficinas da Viação Férrea tiveram os seus serviços bastante aumentados, devido ao acréscimo resultante do maior tráfego nas linhas e, no fim do período relatado, devido à montagem dos vagões fechados e vagões gradeados recebidos do estrangeiro.

Fundição de aço

Há alguns anos que se vinha procedendo a estudos sôbre a possibilidade de ser resolvido o importante problema da fundição de aço pelo processo Bessemer nas Oficinas da Viação Férrea.

Para tal fim, foi construído e montado nas Oficinas de Santa Maria, com os seus próprios recursos, um convertedor tipo "Tropenas", assim como tôda a aparelhagem necessária.

Após demorados ensaios e experiências, conseguiu-se chegar, em fins de 1937, a resultados muito satisfatórios.

Cumpre destacar aquí que a realização dêsse grande melhoramento se deve aos esforços e dedicação dos técnicos e auxiliares destacados para o estudo de tão importante problema, pois sòmente os Estados do Rio, São Paulo e Paraná possuem instalações para a fundição de aço, sendo esta a primeira fundição de aço, que se instala no Rio Grande do Sul.

Os resultados econômicos que advirão para a Viação Férrea, com o funcionamento eficiente da fundição de aço em Santa Maria, são de grande vulto, principalmente se forem levadas em consideração as contínuas encomendas no estrangeiro de peças de aço fundido, que são feitas anualmente e destinadas ao consumo da Locomoção e da Linha.

Além disso, há seguidamente necessidade de peças de aço fundido, indispensáveis à reparação e conservação de britadoras, locomóveis, pulsometros, bombas, escavadoras, locomotivas, tenderes e carros-motores, as quais, na maioria das vezes, por falta de peças sobresalentes e demora nas encomendas, feitas em São Paulo e Rio de Janeiro, são fabricadas de ferro fundido ou de bronze, cuja durabilidade é muito menor e de eficiência, em geral, duvidosa e anti-econômica.

A aparelhagem, de que estão constituídas as instalações existentes, foi tôda construída nas próprias Oficinas de Santa Maria, devendo, no decorrer do ano de 1938, estar em funcionamento normal a fundição de aço, com capacidade suficiente para suprir as necessidades da Viação Férrea.

Tomando conhecimento e constatando as reais vantagens conseguidas com a fundição de aço, esta Diretoria elogiou os principais promotores e organizadores de tal melhoramento nas oficinas da Locomoção Srs. Josué Piccini e Eng.º João Baptista Leggerini.

Realiza-se, assim, uma antiga aspiração dos dirigentes da Locomoção, que estudaram, projetaram e executaram a fundição de aço das oficinas de Santa Maria.

Carros-motores

Como já se verificou no ano anterior, o público vem dando grande preferência ao transporte nos carros-motores da Viação Férrea, devido à segurança, velocidade e confôrto, que os mesmos oferecem.

Durante o ano de 1937 foram construídos mais 3 dêsses veículos, que tomaram os nrs. 83, 84 e 85, com lotação para 32 passageiros, oferecendo maior confôrto que os anteriores, tendo sido inciada a construção de mais 3 do mesmo tipo e com a mesma capacidade; a sua construção se acha bastante adiantada e devem entrar em tráfego no princípio do corrente ano. No mesmo período foi iniciada a construção de mais dois carros-motores com lotação para 36 passageiros e com espaço destinado à bagagem; os referidos carros tomarão os numeros 101 e 102.

Em 31 de dezembro possuia a Viação Férrea 20 carros-motores. Procura-se intensificar a construção dêsses carros-motores e ampliar a zona de sua atuação.

Aquisição de material para a rêde

Com o crescente aumento do tráfego ferroviário, consequente ao intenso desenvolvimento econômico do Estado, tornava-se de ano para ano mais precária a situação do parque de locomotivas e vagões pertencentes à Viação Férrea. Não só eram deficientes os transportes oferecidos, como também não havia possibilidade de melhorá-los, com os próprios recursos da estrada, afim de poder, com urgência, atender ao rápido surto de progresso, que se vem verificando no Estado, consequência natural da valorização dos seus produtos básicos, e muito especialmente a pecuária.

Com o fim de atender as mais urgentes necessidades de material rodante e de tração, a diretoria da Viação Férrea, em outubro de 1936, abriu concorrencia pública para fornecimento e financiamento de 11 locomotivas tipo Mountain, 300 estruturas de vagões fechados, 100 estruturas de vagões gradeados, 15 vagões tanques e 200 quilometros de material para a linha, constituído de trilhos e seus respectivos acessórios.

Esta encomenda foi confiada à Brasunido Sociedade Anonima, como representante da Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft — vormals L. Schwartzkopff, fabricante das locomotivas, da Société Anonyme des Ateliers de la Dyle, Louvain, Belgique, fornecedora das estruturas dos vagões fechados e gradeados e dos vagões tanques e da United States Steel Products Company, fabricante dos trilhos e acessórios para a linha.

Essa foi a concorrência de maior vulto feita na Viação Férrea depois de sua encampação, tendo atingido o valor total da encomenda cêrca de 38.000:000$000, ao câmbio daquela data.

Para fiscalizar a construção das locomotivas, vagões e trilhos foram designados pelo Govêrno do Estado os Eng.os Celso Fernandes Pantoja, então Diretor Geral, Afonso Ataliba Madureira, ajudante da Locomoção, Homero Dias, chefe do Tráfego e José Simeão Soeiro de Souza, chefe do Almoxarifado. Os engenheiros acima referidos seguiram para as fábricas em abril do ano relatado, tendo os dois últimos voltado ao país no fim do ano referido.

No fim do período relatado começaram a chegar no Pôrto do Rio Grande os vagões tanques, as estruturas e truques dos vagões fechados e gradeados e os trilhos e acessórios para a linha. Foram, então, tomadas providências imediatas para a montagem rápida dos vagões fechados e gradeados, afim de

que pudessem entrar em tráfego imediatamente, pois a crise dos transportes ferroviários cada vez mais se agravava. No mesmo sentido foram tomadas providências para a substituição dos trilhos da linha Cacequí a Rio Grande, cujo estado precário da grade se assinala com maior destaque a seguir e cuja substituição se tornava urgente e indispensável.

As locomotivas encomendadas à fabrica Schwartzkopff chegaram ao Pôrto de Rio Grande em março do corrente ano, tendo sido experimentadas e postas em Tráfego, com vantagens incontestes para a Viação Férrea e para a economia do Estado. A sua adaptação para a queima de carvão nacional deu resultados amplamente satisfatórios.

VIA PERMANENTE

VIA E EDIFÍCIOS

Linha

A extensão total da rêde da Viação Férrea em 31 de dezembro de 1937, era de 3.351,18688 Km., contra 3.101,67428 Km., em idêntica data do ano anterior, havendo, pois, um acréscimo de 249,51260 Km., proveniente da incorporação à rêde dos seguintes trechos novos:

Variante Barreto-Gravataí	60,29420 Km.
Duplicação da linha desde o entroncamento da Variante até o Desvio Standard......	3,01100 Km.
Trecho de Santiago a São Borja............	162,80000 Km.
Trecho de Giruá a Cruzeiro................	23,40740 Km.
Total..................	249,51260 Km.

O estado geral da linha só é satisfatório devido ao lastramento com pedra britada, que tem sido ativado e que cumpre aumentar ainda mais, para garantir um tráfego ferroviário eficiente e seguro.

Trilhos

Os trilhos empregados na linha, em grande parte, estão muito gastos, pois há trilhos que se acham em uso há mais de 38 anos. A substituição de tais trilhos é indispensável e urgente por se acharem completamente inutilizados devido ao desgaste sofrido.

Para estudar a situação daquelas superstruturas, esta Diretoria designou uma comissão que, ultimando os seus trabalhos, chegou à conclusão, que se torna imperiosa a substituição de cerca de 700 quilometros de linha.

Tal número caracteriza bem a necessidade inadiável de aquisição de novos trilhos, além dos 200 Km. de linha, recentemente recebidos dos Estados Unidos.

Basta dizer-se, para caracterizar melhor a situação geral, em matéria de trilhos, que os trilhos que vão sendo empregados nos ramais novos, como Giruá-Santa Rosa, Severino Ribeiro-Quaraí e Bento Gonçalves-Verissimo de Matos, são quasi imprestáveis e retirados das linhas em tráfego. A sua substituição já se impõem de início.

Dormentes

Devido à deficiência de material rodante, acrescida da falta e encarecimento de madeira, grande tem sido a escassez de dormentes, para a substituição normal dos serviços de conservação da linha. Assim, nos ultimos 3 anos, a-pesar-de serem necessários 600.000 dormentes anuais, só foram fornecidas as seguintes quantidades:

Em 1935	393.234
Em 1936	277.115
Em 1937	247.737
Total.............	918.086

Houve, pois, um declínio acentuado no fornecimento de dormentes no ano que está sendo relatado. A percentagem de dormentes a substituir, caracteriza bem o estado precário em que se encontra a grade pela deficiência, que se vem assinalando. Providencias estão sendo tomadas para ativar o fornecimento anual de dormentes, de modo a poder-se manter uma taxa razoável nas substituições, que se impõem.

Lastramento

O lastramento de pedra britada é um serviço que vem sendo atacado com continuidade e que cumpre intensificar ainda mais. Nos ultimos anos foram as seguintes as extensões lastradas com pedra britada:

1929	54,217 Km.
1930	83,936 Km.
1931	105,339 Km.
1932	120,301 Km.
1933	114,950 Km.
1934	119,437 Km.
1935	113,187 Km.
1936	118,987 Km.
1937	106,847 Km.

A extensão total da linha lastrada com pedra britada, em 31 de dezembro de 1937, era de 1477,133 Km., constituindo cerca de 44,27 % da extensão total da rêde. A sua importância, sob todos os aspectos, não carece de maiores comentários.

Edifícios

Torna-se indispensável a construção de novos edifícios, destinados não só à localização dos serviços da rêde, como também à moradia dos funcionários da Estrada. Nesse sentido esta Diretoria designou uma Comissão para o estudo de bairros ferroviários nos principais núcleos da Estrada, constituindo verdadeiras cidades-jardins, providas das condições de higiene e salubridade, que se fazem necessárias na vida atual.

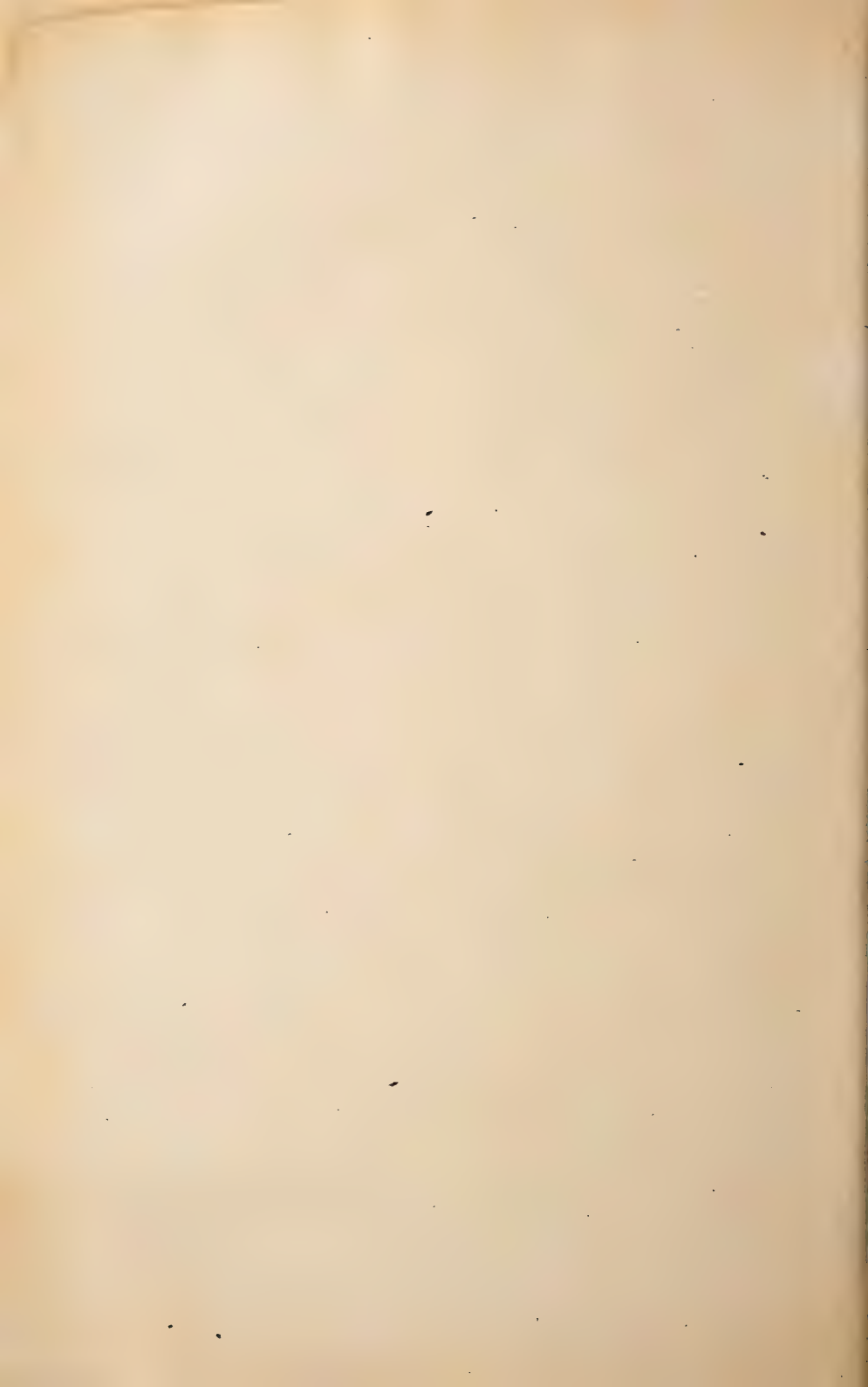
Afim de dotar os serviços da rêde de edifícios adequados e higienicos e de tornar mais confortável a vida dos trabalhadores ferroviários, tem sido autorizada, em grande número, a construção, reforma, adaptação e ampliação dos edifícios da Estrada. Nesse sentido, esta Diretoria não tem poupado esforços para tornar mais adequados os edifícios destinados aos serviços da Viação Férrea e à moradia dos seus empregados, havendo mesmo um plano de conjunto, para tal fim elaborado, tendo em vista as sugestões apresentadas pela Comissão organizada, para o estudo das cidades-jardins, nos núcleos ferroviários.

Durante o ano de 1937 foi iniciada a construção da estação de Carasinho, situada na zona madeireira da Serra, dotada de tráfego intenso e localizada em edifício que, dadas as suas condições muito precárias, estava de há muito a exigir uma nova construção.

Para atender também às necessidades do tráfego intenso foram construídas e reformadas naquele ano as diferentes plataformas da Estação de Santa Maria.

Muitas outras estações da rêde estão a exigir um novo prédio ou a ampliação e refórma do atual, destacando-se a estação de Uruguaiana, cujo edifício deve ser construído sem tardança.

A estação de Pôrto Alegre, porém, acentua-se como uma das mais palpitantes necessidades com referência à construção de edifícios. Nesse sentido a atual administração já tomou uma série de providências e não esmorecerá diante de tão sério problema a resolver.

Pontes no ramal de Dilermando de Aguiar — S. Borja — Construidas pelo 1.º Batalhão Ferroviario.

ESTUDOS E CONSTRUÇÃO

Variante Barreto-Gravataí

Em abril de 1937, foi entregue ao tráfego provisório de trens de carga a variante Barreto-Gravataí, que estava sendo construída pela Emprêsa Construtora Gruen & Bilfinger Ltda., de acôrdo com contráto firmado com o Govêrno do Estado em junto de 1933.

O tráfego provisório de trens de carga, então inaugurado, só foi interrompido durante todo o mês de julho e durante alguns dias de setembro, quando se verificaram alguns desmoronamentos de aterros ainda não bem consolidados, devido à intensidade das chuvas e por consequência das enchentes, que então se verificaram. A recomposição dos aterros assim abatidos foi feita em seguida, e, durante todo o resto do ano, a variante Barreto-Gravataí continuou a oferecer tráfego seguro, donde resultou o estabelecimento do tráfego normal dos trens de passageiros em meados de março de 1938.

O tráfego de trens de carga pela variante veiu descongestionar bastante a linha de Pôrto Alegre-São Leopoldo-Montenegro, cujas condições técnicas são precárias, com rampas muito fortes, pequenos raios e tangentes mínimas.

Dadas as condições excepcionais com que foi projetada e construída a variante Barreto-Gravataí — com rampas máximas de 3 ‰, raios mínimos de 1.000 metros e obras de arte calculadas para o trem tipo da Viação Férrea de 20 toneladas por eixo — as composições de trens de carga naquela linha são rebocadas por locomotivas Mikado da série 501 a 520: com cerca de 1.200 toneladas, enquanto na linha velha as mesmas locomotivas só poderiam tracionar cerca de 250 toneladas.

Para o aproveitamento total da variante Barreto-Gravataí, tornou-se necessário fazer a duplicação da linha até Diretor Pestana, e a substituição da ponte sôbre o rio Gravataí.

por uma outra obra para linha dupla, que suportasse, como as demais obras de arte da variante, o tráfego de locomotivas de maior pêso por eixo.

Os serviços de duplicação da linha, bem como o da construção da nova ponte sôbre o rio Gravataí, achavam-se bastante adiantados em dezembro de 1937. Tais serviços são de grande importância para a rêde.

De acôrdo com o contráto de construção, a variante Barreto-Gravataí foi recebida provisòriamente pela Viação Férrea e pela Inspetoria Federal, em 29 de junho do ano relatado, devendo o recebimento definitivo ser efetuado 6 mêses depois daquela data. O seu custo vai além de qualquer espectativa, como oportunamente aparecerá.

Ramal de Vila Nova-Matadouro Modêlo

Por determinação do Govêrno do Estado foram suspensas as obras de construção do ramal que, partindo de Vila Nova, devia servir o Matadouro Modêlo, ramal êsse que estava sendo executado pela Brigada Militar do Estado, sob a orientação de engenheiros da Viação Férrea.

Ramal de Bento Gonçalves-Verissimo de Matos

Prosseguiram normalmente os trabalhos de construção do ramal de Bento Gonçalves a Verissimo de Matos, parte do futuro tronco ferroviario que deverá ligar Pôrto Alegre à cidade de Passo Fundo. A construção dessa ferrovia — Pôrto Alegre-Passo Fundo — tem sido recomendada, não só por ser econômicamente uma estrada de ferro importante, como também pelo Estado Maior do Exército, que a considera de alto valor estratégico, propondo a sua imediata construção.

Variantes de Pinhal-Cruz Alta

Continuaram, com morosidade lamentável, os trabalhos da construção das variantes da Serra entre Pinhal e Cruz Alta.

Durante o ano relatado foi inaugurada uma nova variante daquele trecho, bem como a nova estação de Guassupí.

Esta Diretoria se esforça em dar solução a êsse problema, intensificando a conclusão dos trabalhos.

Ramal de Alegrete-Quaraí

Por determinação do Govêrno do Estado foi entregue dirétamente à Viação Férrea a construção do prolongamento de Alegrete a Quaraí, serviço êsse que, anteriormente, era feito por turmas civís incorporadas à Brigada Militar do Estado e sob a orientação técnica dos engenheiros da Viação Férrea.

Foi êsse um serviço caro e de reduzido rendimento.

Com a nova determinação do Govêrno do Estado, já em fins de 1937, os serviços progrediram ràpidamente, tendo tomado uma nova organização, o que permitirá, sem dúvida, a sua ultimação rápida.

Refôrço e substituição de pontes

Com a necessidade decorrente de uma maior capacidade de tração das locomotivas, de modo a oferecer um tráfego eficiente e econômico, cresce paralelamente, como sua consequência, a de aumento de maior pêso por eixo das locomotivas e na mesma relação a necessidade do refôrço ou substituições das superstruturas e das alvenarias das obras de arte.

E' êste um assunto que sempre mereceu, por parte das diversas administrações da rêde, o destaque que lhe competia como problema vital, que é, na rapidez, segurança e economia do tráfego ferroviário.

Assim, depois de 10 anos de trabalho eficiente e metódico, que vem sendo executado com perseverança e competência, pode a Viação Férrea orgulhar-se do muito que tem realizado nesse setor da técnica ferroviária, trabalho êsse que, pela especialização que requer, muito enaltece os engenheiros da Estrada.

Com a adoção do seu próprio trem, tipo de 20 toneladas por eixo, que corresponde às maiores locomotivas fabricadas até agora para a bitola de um metro, pode a Viação Férrea atender, para os vãos maiores de 3 metros, às determinações do Plano de Viação Nacional, que estipula, para o cálculo das obras de arte, o trem tipo Cooper E-50 de 22,680 toneladas por eixo, e, com uma simples modificação da posição das longarinas, podem as referidas obras servir também para a bitola larga brasileira de 1.60, recomendada naquele Plano.

A solução, pois, que a Viação Férrea vem executando no cálculo e construção de obras de arte, bem como no refôrço e substituição de superstruturas metálicas e alvenarias (encontro e pilares), como se expôs acima, é a que mais convém aos

seus próprios interêsses e aos do Govêrno Federal, cujas determinações fazem parte do já referido Plano Geral de Viação.

Durante o ano de 1937 o refôrço de pontes atingiu um máximo até agora ainda não verificado, como se vê no quadro abaixo:

ANOS	Número de vãos	MATERIAL		Total em toneladas
		NOVO toneladas	VELHO toneladas	
1937	43	232,2	802,2	1.034,4
1936	27	128,5	300,4	428,9

E' pensamento desta Diretoria não medir esforços no sentido de continuar, como se tem feito até agora, no refôrço de pontes, ativando ainda mais, si possível, aquele serviço como estão a exigir as necessidades atuais da sua rêde. Ademais procura ela solucionar dificuldades de ordem técnica e de determinação superior, de modo a poder continuar a execução do programa traçado e cujos resultados são amplamente satisfatórios.

COORDENAÇÃO DE TRANSPORTES

Concorrência rodoviária

A-pesar-de ser diminuta a concorrência rodoviária no Rio Grande do Sul, pela ausência completa de bôas estradas de rodagem, é êste um assunto que merece especial menção neste relatório, devido à recente criação do Departamento Autonomo de Estradas de Rodagem. Êsse novo órgão do Govêrno tem por fim construir e conservar as rodovias do Estado, de acôrdo com o Plano Geral de Estradas de Rodagem, para tal fim elaborado pelo Conselho Rodoviário, sujeito à apreciação e aprovação do Govêrno do Estado.

Fácil é, sem dúvida, compreender, que o estabelecimento de um tal programa de intensa construção e conservação de litovias, poderá afetar a vida econômica da Viação Férrea, como parte máxima, que é, da indústria dos transportes no Rio Grande do Sul, si por acaso não forem tomadas medidas tendentes a evitar a concorrência rodo e ferroviária, como tem sido proposto e aprovado em diferentes teses de Congressos de Transportes e é pensamento do atual Govêrno do Estado.

A Viação Férrea, como principal elemento de transporte no Rio Grande do Sul e que no momento resume a vida econômica e industrial do Estado, relativamente às comunicações internas, sente-se no dever de focar o problema da concorrência dos meios de transportes, no sentido de que aqueles serviços se completem e coordenem, como é pensamento do Govêrno atual, e não concorram e se hostilizem, em detrimento de todos e com prejuízo para a economia do Estado e para o possível desenvolvimento da sua maior organização de transportes. Si, como se disse acima, o problema da concorrência rodoviária quasi não existe pràticamente no Rio Grande do Sul, cumpre agora aos seus atuais e futuros dirigentes, mantê-lo no estado em que se encontra, sem comprometer a sua estabilidade, pelo estabelecimento de uma concorrência ainda inexistente e de

funestas consequências, como se evidenciou de um modo flagrante nos Estados Unidos e na Europa, e como já vem acontecendo no Brasil.

Ao receber uma cópia do Plano Rodoviário do Estado, esta Diretoria teve oportunidade de emitir os conceitos abaixo transcritos, sôbre o importante assunto aqui exposto da coordenação dos meios de transportes:

"A-pesar-de, com a remessa da cópia do Plano Rodoviário do Estado nada ter sido solicitado à Diretoria da Viação Férrea, por uma delicadeza de atitude, esta Diretoria nomeou uma comissão, para o seu estudo, conforme os termos da portaria n.º 40, de 30 de novembro de 1937, aquí anexa por cópia.

O trabalho dessa comissão, composta dos Srs. Chefes da 5.ª Divisão, Eng.º Manoel Coelho Parreira, Chefe da 2.ª Subdivisão da 1.ª Divisão, Eng.º Ildefonso da Silva Dias e Carlos Pestana, Eng.º Ajudante da 4.ª Divisão, aquí vai anexo, com data de 17 de janeiro corrente.

Preocupou-se mais a comissão em mostrar os meios de defesa que vêm pondo em prática tôdas as vias férreas do mundo no sentido de opôr barreiras à concorrência dos transportes sôbre rodovias. Certamente, à Viação Férrea caberá intensificar as mesmas medidas já postas em prática.

Aprovando as diretrizes formuladas no Plano Rodoviário do Estado, traçadas pela comissão que o elaborou, confia a comissão da Viação Férrea que a administração desta saberá manter a situação de prosperidade, que diz já desfrutar.

E' um trabalho digno de ser apreciado e tem a sua oportunidade, mesmo na exploração do tráfego da Viação Férrea.

As suas conclusões terão o mérito que julgar merecer a comissão do Plano Rodoviário do Estado.

Tendo dado conhecimento dêsse parecer ao sr. Chefe da 1.ª Divisão da Viação Férrea, eng.º Aymoré Drummond, em virtude de estar a essa Divisão confiado o estudo de assuntos comerciais que condizem com o caso em apreço, anexo aquí, também, o seu parecer que, como o da comissão da Viação Férrea, terá o apreço julgado merecedor pela comissão do Plano Rodoviário do Estado.

Ambos são trabalhos que poderão concorrer para o bom encaminhamento do problema em fóco, pois, embora, sustentem alguns princípios controversos, não ha dúvida que tenderão para a mesma finalidade.

O trabalho do eng.º Aymoré Drummond, na defesa dos interêsses máximos da Viação Férrea, não poderá deixar de ser

levado em conta pelo Govêrno do Estado, que tem a seu cargo a exploração dos serviços da mesma entidade, isto é, os transportes em massa da produção riograndense.

Julgo de tôda a conveniência vos transcrever aquí a parte final do seu parecer.

> "De sorte que, com o estabelecimento de rodovias paralelas à nossa via férrea, esta baixará as suas tarifas, limitando-se a um resultado, que apenas, cubra as despesas de transporte, mas que o automóvel não acompanhará, devido à carestia da sua exploração, resultando, pois, um desperdício inútil de recursos financeiros que se empregarem em tais estradas de rodagem.
>
> Nestas condições, opino, para que o Govêrno, de início, promova a construção e consolidação de estradas que não façam concorrência à Viação Férrea e que, paralelamente, se estude o plano completo de Viação do Estado, tendo como base a cooperação dos diversos meios de transporte."

Esta Diretoria não quér entrar na apreciação diréta do Plano Rodoviário do Estado e não o faz porque funda-se, coerentemente, em princípios resumidos nestas simples considerações que vos apresentou em ofício de 21 de janeiro corrente, sob n.º G E-105, quando estudou e informou sôbre a construção do ramal de Getúlio Vargas:

> "A política ferroviária, que se vem seguindo, não obedece a plano algum de viação geral no Estado, quando, de bôa norma, deveria ficar sujeita às linhas gerais traçadas e aprovadas pelo Govêrno dêste.
>
> Nesse sentido, sr. Secretário, lembro a conveniência de ser nomeada uma comissão de elementos representativos, competentes e, acima de tudo, dispondo de necessário independência, para proceder a uma revisão dos planos de viação geral, elaborados nestes últimos tempos, mas, ainda não devidamente aprovados.
>
> O plano rodoviário está sendo estudado, mas, apenas como uma parte, importante, aliás, do plano geral de Viação do Estado, dentro do qual deveriam ser traçadas as suas linhas mestras, evitando entrechoques e futuros prejuízos ao Estado, como contratante que é da importante rêde ferroviária da União.

Pois bem, êsse plano geral da Viação do Estado não existe aprovado e, sim, apenas esboçado em suas linhas estruturais, dependendo de uma revisão, de sugestões oportunas e do concurso indispensável de fatores cooperantes e valiosos.

Tais são as "Bases" para o **Plano Geral de Viação do Estado, formuladas para apreciação geral,** apresentadas em 13 de maio de 1931, ao sr. Secretário das Obras Públicas, eng.º João Fernandes Moreira, pela comissão nomeada pelo Govêrno do Estado, por portarias de 24 de dezembro de 1929."

Quanto aos interêsses da Viação Férrea, como próprio federal arrendado ao Estado, para a exploração dos seus transportes, continuarão a ser defendidos com crescente intensidade contra a concorrência que já lhe vêm fazendo as atuais estradas de rodagem, embora mal traçadas e mal conservadas.

Não será, por certo, a orientação da sua administração que porá embargos à execução de um Plano Rodoviário no Estado, estudado sob moldes de cooperação, mas, não de imediata concorrência à Viação Férrea.

Em recente trabalho que publiquei, sob o título, "A autonomia administrativa das Estradas de Férro do Brasil", ficou acentuado o que julguei, em síntese, competir ao Govêrno Federal, destacando aquí, o que se contém no item 2.º:

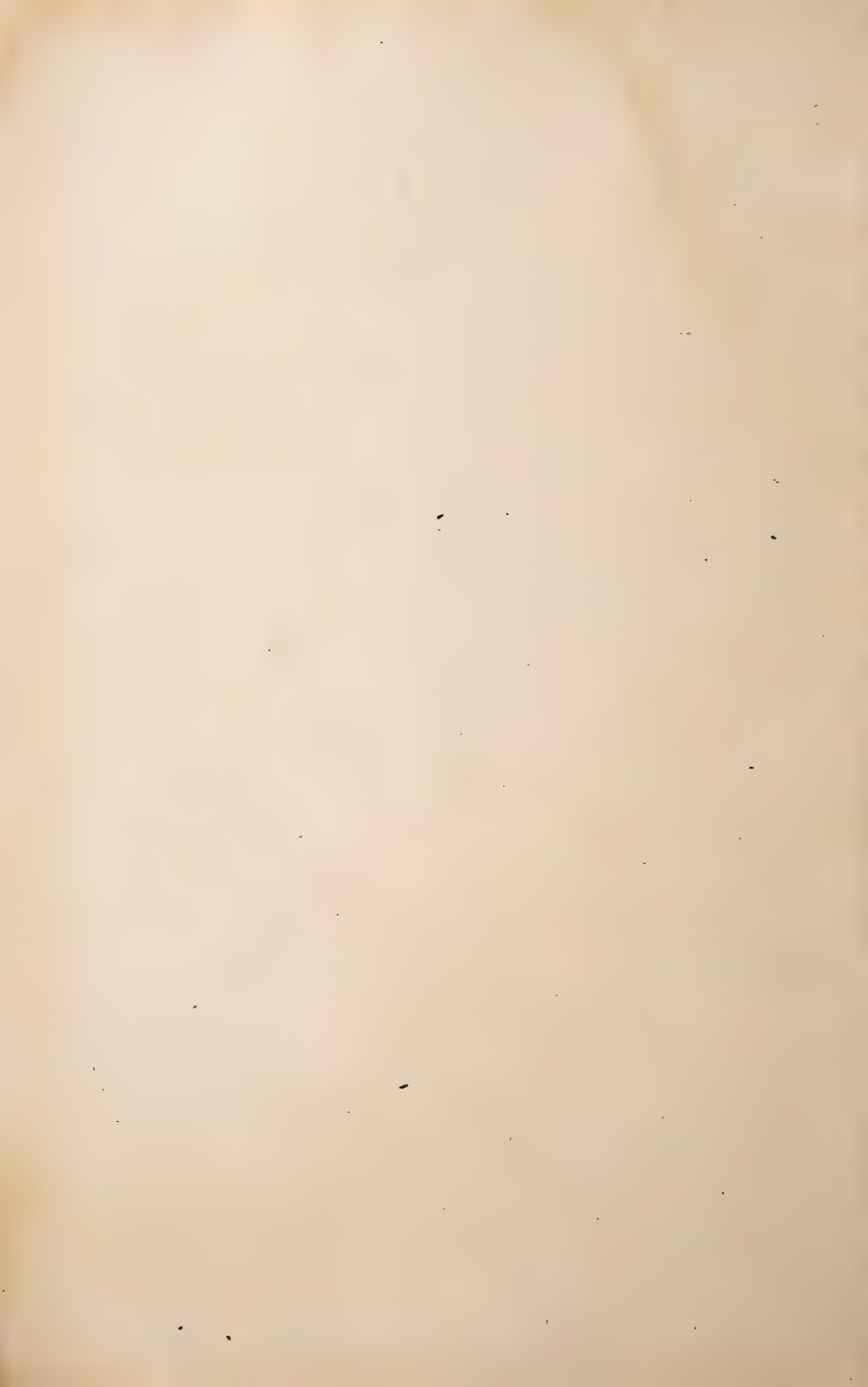
"promover a votação de uma legislação rodoviária que, permitindo a construção de rodovias modernas, tornem, nelas, o transporte por carros-motores cooperantes ou complementares dos transportes ferroviários, afastando o regime prejudicial da concorrência, tanto quanto possível."

A autonomia de que gosa, por lei, o Departamento Autonomo de Estradas de Rodagem, não o impedirá de, bem orientado pelos seus órgãos competentes, encaminhar a solução de problema, tão importante, de modo a poder conseguir-se bôas rodovias, consultados os áltos interêsses da coletividade riograndense e os da Viação Férrea que os vem atendendo.

Sòmente nesse sentido e subordinado a tais princípios, é que esta Diretoria se colocará ao lado da comissão do Plano Rodoviário do Estado, para obra de construção, conciliando interêsses nos transportes.

Concluindo, sr. Secretário, cumpre, entretanto, a esta Diretoria declarar que se coloca sob um ponto de vista capaz de

Ponte sobre o rio Caí — Variante Barreto - Gravataí — vão de 152,04m.

Ponte sobre o rio dos Sinos — Variante Barreto - Gravataí — 3 vãos de 30 m. — 1 vão de 110 m.

conciliar interêsses, não desprezando os conceitos controversos que em tôrno da matéria se tem emitido em diversos Congressos ferroviários e rodoviários realizados no Brasil.

Nessas condições, nem tanto pelo paralelismo, nem tanto contra o paralelismo das rodovias em relação às ferrovias, mas, crê esta Diretoria que ao Govêrno Federal compete legislar, sem demora, de fórma a impedir a concorrência prejudicial que os transportes em massa já fazem pelas rodovias atualmente e farão cada vez mais às vias férreas em tráfego. Estas, em sua maioria, estão ameaçadas de verdadeiro craque e cumpre ao Govêrno ampará-las em benefício da economia brasileira. Coordenando, porém, as atividades de cada um dêsses meios de transporte e determinando-lhes o seu raio de ação, tornando os transportes rodoviários cooperantes, na medida do possível, aos das vias férreas, fará o Govêrno obra construtiva em materia de transportes terrestres, dando aquilo de que tanto se precisa neste país, onde se transporta por favor... Assim evitará a ruína das estradas de férro e permitirá o desenvolvimento indispensável e necessário das rodovias, paralelas ou não àquelas, mas, traçadas, orientada e principalmente com a visão larga que o problema exige, não para destruir patrimônios vultosos constituídos com ingentes sacrifícios através de quasi um século de trabalho, mas, sim, para completá-los, porque ambos pertencem ao Brasil e devem concorrer para a sua riqueza máxima."

COMBUSTÍVEIS

Constituem os combustíveis assunto de capital importância na vida das estradas de férro, tendo em vista o vultoso valor total despendido anualmente com a sua aquisição, transporte, fornecimento, classificação e distribuição.

No Rio Grande do Sul, e por consequência para a Viação Férrea, assume o problema uma importância especial, em virtude de existirem em seu território importantes jazidas carboniferas, em franca exploração e constituíndo uma indústria de grande projeção na vida econômica do Estado e do País.

Além disso, é cada vez mais escasso e mais caro o fornecimento de lenha e nós de pinho, pela desmatação, que se vem produzindo, nas proximidades das linhas férreas.

A conveniente e adequada mistura parcial dos diferentes materiais usados — briquete, carvão nacional, lenha e nós de pinho — para obter-se uma combustão eficiente, tendo em vista não só o seu valor aquisitivo, como os diferentes poderes caloríficos, constitue também outro problema fundamental, que cumpre resolver.

Pelos motivos acima expostos, esta Diretoria designou duas comissões, sendo uma para o estudo completo dos combustíveis em geral e outra destinada a normalizar os serviços de recebimento, classificação, transporte, distribuição e escrituração do carvão nacional.

A primeira dessas comissões, desincumbindo-se de suas atribuições, apresentou um relatório detalhado sôbre o importante problema dos combustíveis, relatório êsse que foi resumido em diferentes conclusões, que mereceram aprovação integral desta Diretoria, e que foram postas em imediata execução na Viação Férrea.

Foram as seguintes as conclusões acima referidas:

"SÔBRE LENHA

Para diminuir-se o preço unitário:

1) Melhor horário para os trens de lenha.
2) Supressão de alguns trens de lenha.
3) Melhor classificação das despesas atribuídas à lenha impròpriamente, porque são comuns a outros artigos.
4) Dar menor preço à lenha produzida pelos hortos.
5) Distribuir as despesas dos hortos em patrimoniais e de custo da produção.
6) Evitar transporte de lenha a grande distância.
7) Dar menor preço à sobra da lenha, quando escriturada.

Para intensificar o fornecimento:

Melhorar alguns preços.
Alterar alguns contrátos.
Intensificar o córte nos hortos.
Desenvolver o plantío de hortos novos.

SÔBRE NÓS DE PINHO

Unificar os preços atuais sem alterá-los e modificar as condições de fornecimento para estimular maior produção.

SÔBRE CARVÃO EM BRIQUETES

Fazer-se nova compra.

SÔBRE CARVÃO NACIONAL

Provocar-se a redução do preço em face da clausula IV."

A queima do combustível nacional não é ainda econômica, mas na verdade se impõe.

O auxílio que o Govêrno Federal vem dispensando à produção do carvão nacional é justo, mas a modalidade tenderá para tornar obrigatória a melhoria do produto. E é o que também se impõe, por parte da Emprêsa de Mineração, no caso do Rio Grande do Sul.

E' preciso reduzir-se, tanto quanto possível, a importação do carvão estrangeiro, sujeito ao pagamento integral de impostos alfandegários, mas, o aumento do consumo do carvão nacional depende dos meios fáceis de entrega e de transporte aos locais de consumo.

A primeira parte está sendo resolvida pelo Consórcio de Emprêsas de Mineração, satisfatòriamente e, a segunda parte, depende da aquisição de maior número de vagões adequados ao transporte especial de combustível. Constitue êsse assunto preocupação desta Administração.

Ao mesmo tempo, esta Diretoria estuda o problema da intensificação do plantio de eucaliptos nos Hortos Florestais existentes, pertencentes ao Govêrno do Estado, e a cargo da Viação Férrea, bem como cogita da possibilidade de confiar êsse plantio a particulares, mediante condições de responsabilidades bilaterais.

Será uma modalidade interessante para a solução do importante problema de combustíveis na Viação Férrea.

Em maio do ano relatado, foi firmado com o Consórcio Administrador de Emprêsas de Mineração, que reune atualmente as Companhias Estrada de Ferro e Minas de São Jerônimo e Carbonifera Rio Grandense, um novo contráto para o fornecimento de carvão nacional, com o prazo de duração de 10 anos e para uma entrega mensal de 18.700 toneladas, que se elevará a 21.000 toneladas, logo que entrarem em tráfego as onze locomotivas novas, recentemente importadas da Alemanha.

Inspetoria Federal das Estradas

Na direção do 7.º Distrito dêsse importante departamento federal de fiscalização junto à Viação Férrea do Rio Grande do Sul, encontra-se o ilustre engenheiro Dr. Felix de Abreu e Silva que, auxiliado pelos seus dignos colegas de trabalho, vem prestando o concurso de sua experiência e da sua competência na solução dos problemas, que dependem da interferência e da aprovação do Govêrno Federal, nos termos do contráto de arrendamento da Estrada.

Cumpre destacar aquí, que vêm sendo mantidas relações de leal cordialidade entre aquele departamento federal de fiscalização e a administração da Viação Férrea.

Comissão de Rêde

Continuou em serviço junto à Viação Férrea a Comissão de Rêde, composta de oficiais do Exército e de engenheiros da Estrada, de acôrdo com a disposição do decreto n.º 21.985, que instituiu o Serviço Militar nas Estradas de Férro.

O Comisário militar da rêde, Cel. Wolmer Augusto da Silveira, continuou ausente, no desempenho da comissão que, por determinação do Govêrno Federal, estuda a construção da ponte internacional, que ligará Uruguaiana à cidade argentina de Libres. Durante o seu impedimento, aquele oficial foi substituido pelo Capitão Manuel Inácio Carneiro da Fontoura, que sempre manteve as melhores relações com esta Diretoria.

Por ocasião da vigência do estado de guerra foi estabelecida a censura postal, telegráfica e telefonica na Viação Férrea, tendo sido designado para exercê-la o Comissário Militar da rêde, auxiliado por outros oficiais do Exército. Foram as mais cordiais as relações entre aqueles representantes do Exército e a administração da Viação Férrea.

Comissões de estudo

Constituíu desde o início, preocupação fundamental desta Diretoria, a nomeação de comissões de funcionários, sem prejuízo das suas atribuições regulares, para o estudo de problemas básicos da Viação Férrea.

O estudo dos referidos problemas e as conclusões para as suas soluções foram encaminhados a esta Diretoria, que verificou com satisfação o interêsse e competência com que foram os mesmos realizados, consubstanciados em conclusões, que mereceram em geral a aprovação e execução imediata por parte desta Administração.

Entre os principais assuntos, para os quais foram nomeadas comissões, como acima se expôs, destacam-se os seguintes:

1.º Remuneração de operários que percebem por hora ou por dia.
2.º Regularização do fornecimento de combustíveis.
3.º Estudo do Novo Regulamento.
4.º Construção de casas e cidades-jardins.
5.º Revisão de circulares.
6.º Revisão do orçamento.
7.º Estudo do Plano Rodoviário.
8.º Demonstração dos serviços afétos às 4.ª e 5.ª Divisões.
9.º Combustíveis.
10.º Hortos Florestais.
11.º Refôrço de pontes.
12.º Substituição de trilhos e acessórios.

Além das comissões acima designadas, foram nomeadas muitas outras para proceder a sindicâncias, inqueritos e investigações sôbre os diversos trabalhos da rêde.

Afim de orientar os serviços da Administração foram feitas inúmeras consultas detalhadas à diversas Divisões, que constituiram outros tantos estudos, sôbre os problemas fundamentais da Viação Férrea, pelo número dos quesitos formulados e pela própria natureza dos assuntos, que demandavam, em geral, estudos acurados e minuciosos.

No correr do presente ano continuou a Diretoria a receber as sugestões das diversas comissões, que então foram designadas e que, com o mesmo fim, continuam ainda a ser nomeadas, destacando-se a que estuda um problema essencial para a Viação Férrea: a Reforma Administrativa dos seus serviços.

Além da comissão acima, foram designadas mais as seguintes:

1 — Sinalização e bloqueio da linha.
2 — Reorganização dos serviços de ambulâncias nos trens de passageiros, pagadores, especiais e de socorro.
3 — Serviço médico.
4 — Transporte de passageiros.
5 — Distribuição de verba para reajustamento dos vencimentos dos funcionários.

6 — Estudo do ante-projéto de organização do Departamento do Pessoal.
7 — Estudo de um plano geral para a ampliação dos Hortos Florestais.
8 — Fixação dos preços de carvão nacional para 1938.

Comissão de inquéritos administrativos

Por portaria de 5 de julho de 1933, o Conselho Nacional do Trabalho baixou instruções para a realização de inquéritos administrativos, de que trata o art. 53 do decreto n.º 20.465, de 1.º de outubro de 1931, modificado pelo de n.º 21.081, de 24 de fevereiro de 1932.

Dando cumprimento a essas instruções, esta Diretoria expediu a circular n.º 447, de 4 de novembro de 1936, pela qual foi criada na Viação Férrea uma comissão de inquéritos administrativos e fixadas as suas atribuições, com o fim de uniformizar tais inquéritos em tôda a rêde.

A primeira comissão foi organizada pelo ofício n.º 298, desta Diretoria, também de 4 de novembro de 1936, sendo a sua atividade iniciada imediatamente, realizando-se naquele ano apenas dois inquéritos.

No ano de 1937 a comissão realizou 26 inquéritos, assim discriminados:

Embriaguês	6
Embriaguês e desordem	2
Abandono de emprêgo	5
Roubos	3
Irregularidades diversas	4
Desordens	3
Negligência em serviço	1
Atos contra a moral	1
Insubordinação	1
Número total de inquéritos	26

Por Divisão:

1.ª Divisão	1
2.ª ”	4
3.ª ”	9
4.ª ”	12
5.ª ”	0
Almoxarifado	0
Total	26

Circulares

Para a organização ou regularização dos diversos serviços ferroviários, foram expedidas durante o ano, que está sendo relatado, 87 circulares ao pessoal ou às Chefias das Divisões.

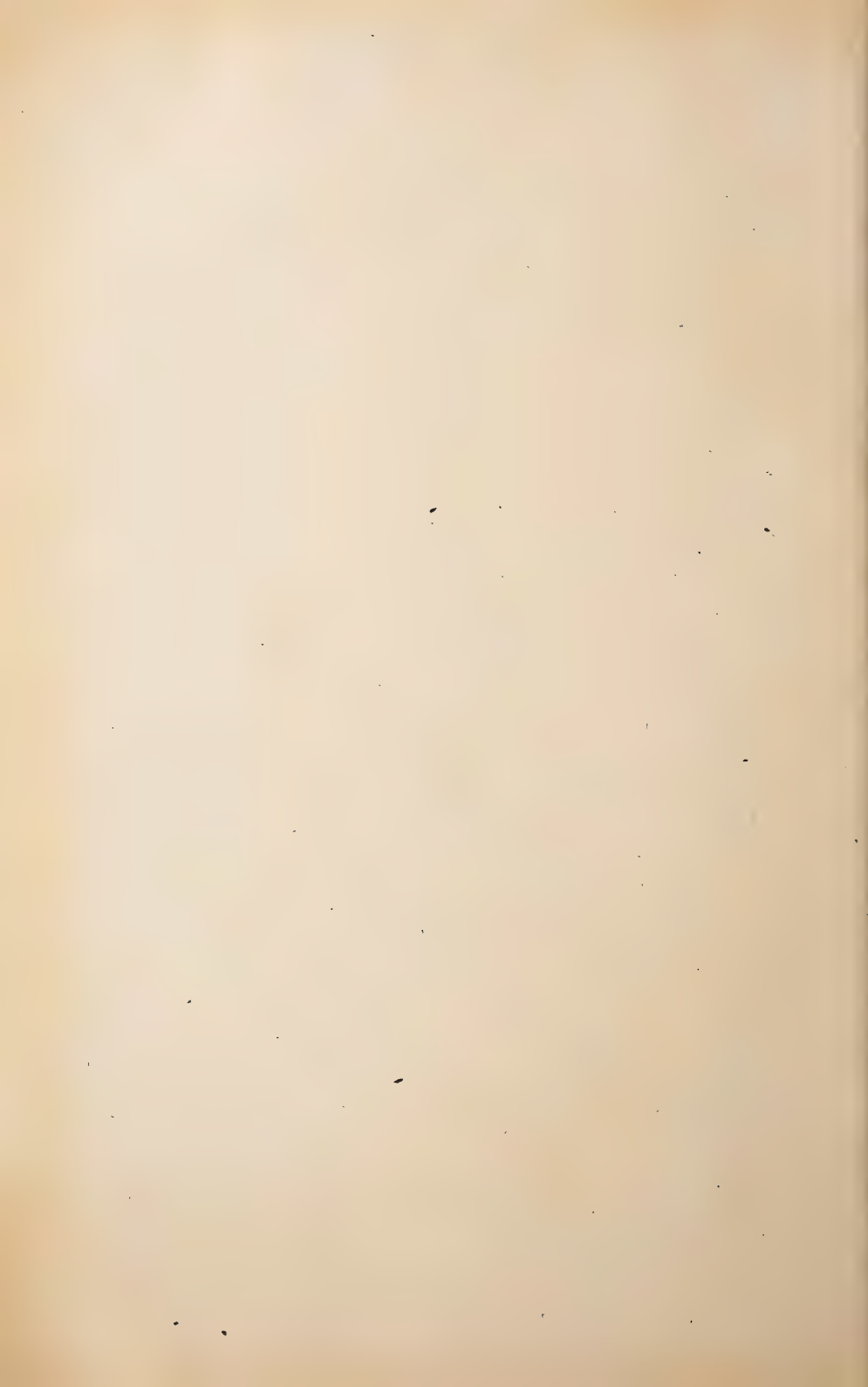
Entre as circulares cumpre destacar as que se referem aos seguintes assuntos:

Concessão de passes com 75 % de abatimento.
Férias interpoladas.
Instruções sôbre pedidos de retificação de nomes.
Serviço Militar.
Serviço de expediente.
Acidentes no trabalho.
Certidões de tempo de serviço.
Certificados de conduta.
Gratificações adicionais.
Concessão e emissão de passes.
Férias.
Abaixo-assinados e listas entre o pessoal.
Registo de carteira profissional.
Presença de funcionários da linha em Pôrto Alegre.
Sigilo da correspondência.
Nova organização do serviço de correspondência interna.
Confirmação de ordens verbais.
Projéto de obras definitivas.
Concurso.
Representação de funcionários.
Transportes gratuítos.
Departamento do Pessoal.

Seguro coletivo

Em 1.º de agôsto de 1934 entrou a vigorar na Viação Férrea a apólice de Seguro em Grupo, emitida pela Companhia Nacional de Seguros de Vida "Sul América".

Desde aquela data a iniciativa da administração da Viação Férrea, para a realização do Seguro em Grupo, recebeu o apôio da classe ferroviária, de modo que, contando então com 1.022 empregados segurados, já em dezembro do mesmo ano se elevava aquele número a 4.841. Atualmente, fazem parte do seguro coletivo mais de 10.000 empregados da rêde, constituindo, pois, uma elevada percentagem dos empregados da Estrada.

Ponte sobre o rio Gravataí — (duplicação da linha)

Desde a vigência do Seguro em Grupo até 31 de dezembro de 1937 ocorreram 319 mortes de segurados, tendo a Companhia "Sul América" indenizado 1.301:000$000.

Posteriormente à realização do Seguro Coletivo com a Viação Férrea, também as administrações da Caixa de Aposentadoria e Pensões e da Cooperativa dos Empregados contrataram com a Companhia de Seguros de Vida "Sul América" o Seguro em Grupo de seus funcionários.

O Seguro em Grupo da Viação Férrea é o maior desta natureza na América do Sul, elevando-se à vultosa soma de cerca de 50.000:000$000. Até a presente data foram pagos mais de 1.700:000$000 de seguros a um total de 386 segurados. Foram, pois, 386 famílias de ferroviários, que ficaram amparadas no momento de maior necessidade, graças à realização do seguro coletivo.

Cumpre salientar, aquí, que se tem registado a maior regularidade na execução do contráto de seguro coletivo com a Companhia "Sul América".

Parada cívica

Comemorando a data da bandeira nacional, realizou-se, nesta Capital, no dia 19 de novembro, uma parada cívica, em que tomaram parte os funcionários dos escritórios desta Cidade, de Diretor A. Pestana e Riacho.

Por motivo do brilho de que se revestiu a referida parada de civismo, congratularam-se com os promotores da homenagem e còm os manifestantes os Exmos. Srs. General Interventor do Estado e Secretário das Obras Públicas.

Esta Diretoria elogiou, por sua parte, calorosamente, o ardor cívico manifestado pelos ferroviários, num testemunho eloquente da bela compreensão dos seus deveres para com a patria e à sua bandeira.

Falecimentos

Em março do ano anterior a Viação Férrea teve a lamentar a morte do Eng.º Aristides Vidal Güschkow, que vinha exercendo a sua atividade profissional como auxiliar técnico da Via Permanente e, ùltimamente, como Chefe da sua Secção Técnica.

Outros muitos ferroviários perderam a sua vida, depois de longos anos de serviço dedicado e ativo, tendo a Diretoria da Viação Férrea pressurosamente manifestado o seu sentimento de pesar junto às Exmas. famílias enlutadas.

Conclusão

Tais são, Senhor Secretário, as considreações que, como me cumpre, trago ao vosso conhecimento no intuíto de esclarecer as atividades técnico-administrativo-financeiras, referentes aos diversos serviços da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, relativas ao ano de 1937.

Quaisquer outros esclarecimentos, que porventura necessitardes, para a completa elucidação dos diversos trabalhos aquí relatados, e que tenham sido omitidos para tornar mais sintética esta exposição, a Diretoria vos poderá fornecer com presteza, preenchendo assim qualquer possível lacuna existente neste relatório.

Antes de terminar esta introdução, seja-me licito agradecer a indicação do meu nome a S. Excia. o Sr. General de Divisão Manoel de Cerqueira Daltro Filho, cuja memória nos é cara, então interventor Federal no Estado, para a reintegração no cargo de Diretor Geral da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, de cuja direção fôra afastado por motivos políticos e por uma medida arbitrária do então Governador do Estado.

A S. Excia., o Sr. Coronel Osvaldo Cordeiro de Farias, digno Interventor Federal em exercício, cumpre-me agradecer a confiança que em mim depositou, mantendo-me no cargo de Diretor Geral da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.

E' com prazer que agradeço a atuação honesta e dedicada dos Eng.os Celso Fernandes Pantoja e Frederico von Bock, que dirigiram, em grande parte do ano relatado, a Viação Férrea.

Agradeço, ainda, a colaboração leal e sincera de todos os Eng.os Chefes de Divisão e de todos os demais funcionários da Estrada, sem distinção de categorias, os quais souberam elevar tão alto o nome da maior organização de transportes do Estado, a que tenho a honra de dirigir.

Pôrto Alegre, 15 de julho de 1938.

Octacilio Pereira
Diretor Geral.

I PARTE

ALMOXARIFADO

ALMOXARIFADO

O movimento de entradas e saídas durante o ano de 1937, foi superior ao de 1936, consoante demonstra o comparativo que segue:

ANOS	Entradas	Saídas
1936	34.879:575$600	36.660:479$700
1937	42.181:696$350	41.243:835$750
Diferença	+ 7.302:120$750	+ 4.583:356$050

Foi o seguinte o movimento geral do Almoxarifado no exercício de 1937:

Existência em 1.º de janeiro de 1937......	11.307:417$360
Entradas por compra........................	41.763:934$600
Entradas por devolução	374:983$550
Sobras líquidas verificadas nos inventários durante o ano..........................	42:778$200
Total	53.489:113$710
Saídas durante o ano...............	41.243:835$750
Saldo para 1938...................	12.245:277$960

As importâncias despendidas com aquisição de materiais em 1936 e 1937, acham-se assim discriminadas:

MATERIAIS	1936	1937
Carvão nacional	11.332:040$580	13.653:801$670
Carvão em briquetes	2.388:861$200	5.773:030$080
Lenha	4.553:178$300	4.505:828$910
Dormentes de lei..................	1.968:446$650	2.622:606$370
Madeiras	1.307:238$800	1.750:613$830
Acessórios para trilhos............	444:265$270	150:968$050
Diversos e papelaria...............	12.259:736$800	13.307:085$690
	34.253:767$600	41.763:934$600
Diferença para mais em 1937........	7.510:167$000	—
	41.763:934$600	41.763:934$600

Verifica-se que o acréscimo de 7.510.167$000 do ano de 1937 sôbre o de 1936, — cuja causa se deve ao desenvolvimento, cada vez mais crescente, que vêm tendo os diversos ramos de serviços da Viação Férrea e o seu intensivo tráfego, — atingiu, com exceção da lenha e acessórios para trilhos, cujo montante em 1937 foi menor que o do ano anterior, — a tôdas as demais parcelas acima.

O saldo de 12.245:277$960 que passou para o corrente exercício, é constituído pelas seguintes parcelas:

Acessórios para trilhos.............	220:633$570
Dormentes de lei...................	933:756$750
Carvão nacional	342:381$510
Carvão em briquetes...............	1.138:254$490
Lenha	44:526$140
Ferro em barras e chapas..........	1.054:412$950
Aço em barras e chapas............	306:317$250
Latão em barras e chapas..........	124:938$940
Cobre em barras e chapas..........	98:187$350
Madeiras	474:066$070
Bronze fundido em peças..........	188:339$240
Ferro fundido em peças...........	244:181$120
Parafusos com porcas.............	479:256$810

Tubos para caldeiras..............	156:017$170
Aros para locomotivas e veículos..	64:628$220
Eixos de aço........................	143:888$090
Molas para locomotivas e veículos..	414:547$430
Papelaria	259:335$300
Materiais diversos	5.557:609$560
Total..................	12.245:277$960

RECEBIMENTO DE CARVÃO NACIONAL

Devido a existência do Consórcio Administrador de Empresas de Mineração, a distribuïção das entregas do carvão nacional à Viação Férrea, a partir de julho de 1936, — passou a ser feita e faturada por essa entidade, que superintende as Companhias Estrada de Ferro e Minas de São Jerônimo e Carbonífera Rio Grandense.

Durante o ano de 1937, recebemos 240.928,750 toneladas dêsse combustível, nos seguintes pôrtos:

PÔRTO DE	Quantidade	Média mensal aproximada
	T	T
Rio Grande	14.384,730	1.198,727
Pelotas	47.953,200	3.996,100
Margem do Taquarí..................	125.913,900	10.492,825
Diretor A. Pestana..................	30.994,190	2.582,849
Pôrto Alegre	21.682,730	1.806,894
	T	T
	240.928,750	20.077,395

CONSUMO DE CARVÃO NACIONAL

No mesmo exercício de 1937, foram consumidas ..... 238.657,423 toneladas, contra 210.598,912 ditas em 1936, verificando-se, portanto, um acréscimo de 28.058,511 toneladas.

O consumo mensal, foi:

	T
Janeiro	18.446,225
Fevereiro	16.642,725
Março	19.156,790
Abril	19.985,630
Maio	20.161,930
Junho	20.122,570
Julho	20.706,790
Agôsto	16.313,020
Setembro	18.384,523
Outubro	19.597,870
Novembro	24.705,200
Dezembro	24.434,150
Total	238.657,423

O movimento geral dos anos de 1936 e 1937, em números redondos, foi o seguinte:

MOVIMENTO GERAL	1936	1937
	T	T
Saldo em 1.º de janeiro	5.999,	3.672,
Recebido durante o ano	208.080,	240.928,
Ajuste de inventário	191,	—
	T	T
	214.270,	244.600,
Consumido durante o ano	210.598,	238.657,
	T	T
Saldo real em 31/12	3.672,	5.943,

CARVÃO EM BRIQUETES

Em 1.º de janeiro de 1937, a existência dêsse combustível era de 2.824,599 toneladas; foram recebidas durante o ano, por diversos vapores, dos fornecedores Stahlunion Ltda. e Raab Karcher, — 35.037,193 toneladas.

Foi o seguinte, em resumo, o movimento geral em 1937:

Nova Estação de Barreto — Variante Barreto - Gravataí

	T
Saldo em 1.º/1.º/37...........	2.824,599
Entradas por compra..........	35.037,193
	T
	37.861,792
Consumidas durante o ano....	32.643,640
	T
Saldo para 1.º/1.º/938....	5.218,152

LENHA

O total da lenha entrada durante o ano, foi de 493.010 m³, na importância de 4.530:245$410, inclusive 23.302 m³ extraídos dos Hortos Florestais da Viação Férrea situados nos municípios de São Leopoldo, Montenegro, Cachoeira, Santana, Itaquí, Passo Novo e Uruguaiana, no valor de 170:809$900 e mais 24.416,500 m³, no valor de 24:416$500, de ajuste de inventário, com tôdas as despesas de manipulação e transporte.

RESUMINDO

	m3	
Entradas por compra, de diversos..	445.291,500	4.335:019$010
Entradas por compra, dos Hortos..	23.302,000	170:809$900
Entradas por ajuste de inventário..	24.416,500	24:416$500
	m3	
Total	493.010,000	4.530:245$410

O preço médio de saída durante o ano, foi de 9$157 por metro cúbico.

O consumo alcançou em 1937, a 511.229 m³, restando para 1938 um saldo de 4.640,500 m³. Em 31 de dezembro de 1936, a existência que passou para 1937, era de 22.859,500 m³.

NÓS DE PINHO

Atingiu a 18.825 m³ o total de nós de pinho entrado durante o ano de 1937, no valor de 316:563$800. Êsse ano recebeu do exercício de 1936, o saldo de 451 m³.

Em 1937 foram consumidos 18.881 m³. O saldo que passou para 1938, é de 395 m³.

DORMENTES PADRÃO

O total de dormentes padrão entrado em 1937, atingiu a 334.725 peças, no valor de 2.468:286$370, inclusive tôdas as despesas de manipulação e transporte.

DORMENTES ESPECIAIS

A quantidade de dormentes especiais para desvio, pontes e linha internacional, entrada durante o ano, foi de 14.347 peças tendo o seu valor atingido a 172:553$600, com as respectivas despesas de manipulação e transporte.

MOIRÕES

A entrada de moirões foi, no decorrer de 1937, de 22.671 peças, na importância de 50:561$080.

Resumo geral dos fornecimentos feitos pelo Almoxarifado em 1937

PRIMEIRO SEMESTRE

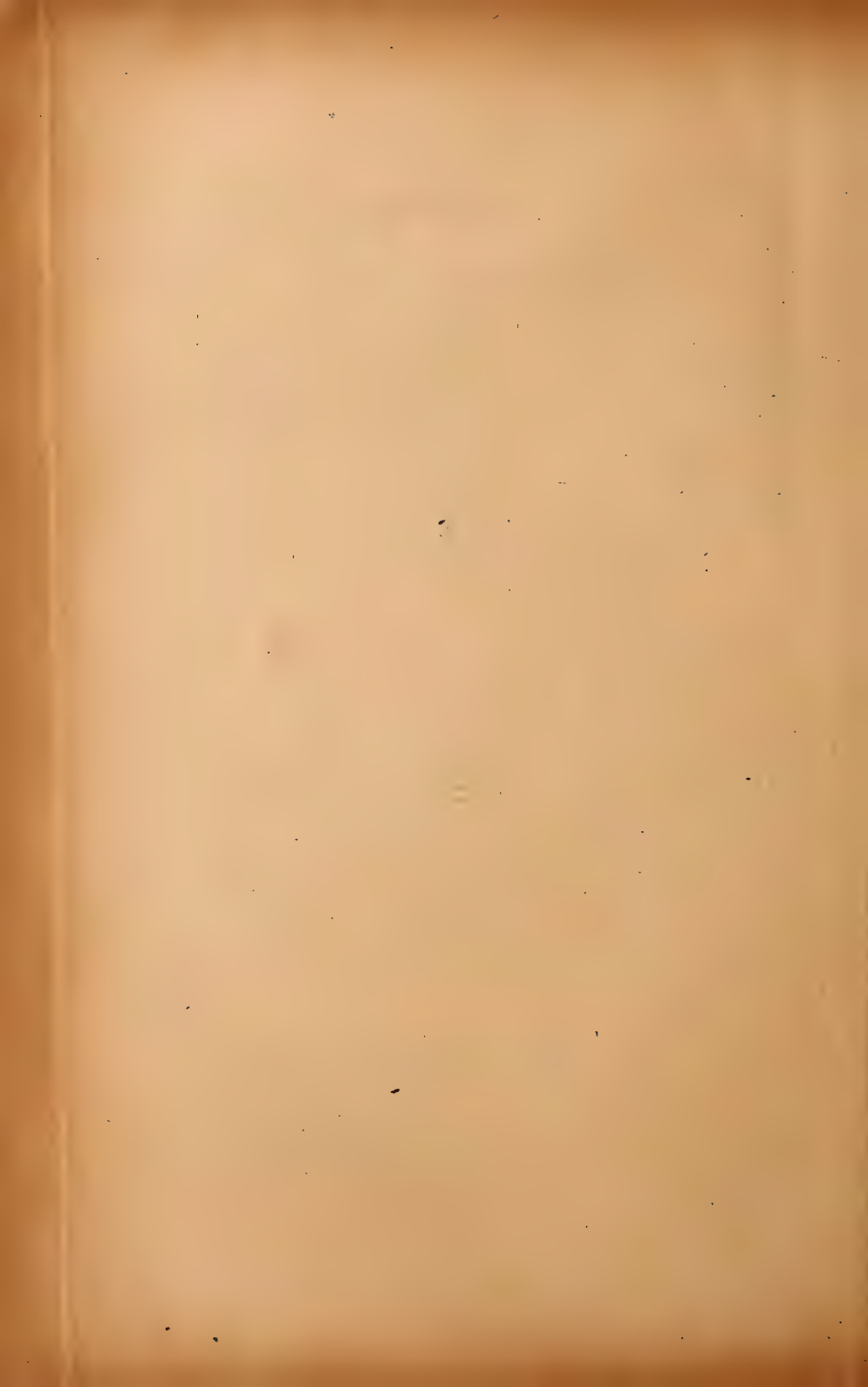
DESIGNAÇÃO	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maio	Junho	Totais
Administração Central	28:475$400	24:505$600	44:518$000	30:845$500	41:150$400	30:231$800	199:726$700
Tráfego	80:115$300	83:878$600	78:114$600	93:936$200	108:138$300	74:987$400	519:170$400
Locomoção	2.075:366$100	1.909:618$700	2.097:749$100	2.297:797$400	2.300:366$000	2.403:749$100	13.084:646$400
Via e Edifícios...............	365:129$100	276:976$700	402:472$700	365:971$100	367:343$500	349:082$400	2.126:975$500
Melhoramentos e diversos.....	594:273$000	555:381$900	531:030$200	573:854$600	581:850$200	589:983$500	3.426:373$400
Total do primeiro semestre...	3.143:358$900	2.850:361$500	3.153:884$600	3.362:404$800	3.398:848$400	3.448:034$200	19.356:892$400
Materiais devolvidos	47:659$200	25:339$400	27:184$540	29:867$200	23:746$240	37:190$290	190:986$870
	3.191:018$100	2.875:700$900	3.181:069$140	3.392:272$000	3.422:594$640	3.485:224$490	19.547:879$270

SEGUNDO SEMESTRE

DESIGNAÇÃO	Julho	Agôsto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro	Totais
Administração Central	27:895$500	31:731$300	28:796$100	26:220$500	21:168$400	28:408$300	164:220$100
Tráfego	81:386$700	98:374$300	68:984$800	76:494$300	97:103$700	98:379$500	520:723$300
Locomoção	2.556:845$400	2.633:747$600	2.340:342$500	2.344:936$900	2.255:023$400	2.593:828$500	14.724:724$300
Via e Edifícios...............	348:788$000	324:146$200	430:351$400	404:756$600	356:865$900	428:778$800	2.293:686$900
Melhoramentos e diversos.....	701:386$100	587:380$800	685:402$700	611:492$300	529:548$500	693:394$800	3.808:605$200
Total do segundo semestre....	3.716:801$700	3.675:380$200	3.553:877$500	3.463:900$600	3.259:709$900	3.842:789$900	21.511:959$800
Materiais devolvidos	38:952$570	28:959$700	35:544$240	34:556$380	19:791$660	26:192$130	183:996$680
	3.755:254$270	3.704:339$900	3.589:421$740	3.498:456$980	3.279:501$560	3.868:982$030	21.695:956$480

RESUMO GERAL:

Fornecimentos:	Primeiro semestre.............................	19.356:892$400	
	Segundo semestre	21.511:959$800	40.868:852$200
Material devolvido:	Primeiro semestre..........................	190:986$870	
	Segundo semestre	183:996$680	374:983$550
			41.243:835$750

11 a 14

II PARTE

1.ª DIVISÃO

CONTABILIDADE E ESTATÍSTICA

1.ª DIVISÃO

CONTABILIDADE E ESTATÍSTICA

RESULTADO DA EXPLORAÇÃO DO TRÁFEGO

O resultado da exploração do tráfego em 1937, foi o seguinte:

Receita bruta	100.314:000$250
Despesa de custeio..............	87.135:000$150
Receita líquida	13.179:000$100
Coeficiente de tráfego..........	86,86

Receita orçada para 1937.........	84.456:757$500
Receita arrecadada em 1937......	100.314:000$250
Diferença para mais da orçada....	15.857:242$750
Despesa orçada para 1937........	84.456:757$500
Despesa realizada em 1937.......	87.135:000$150
Diferença para mais da orçada....	2.678:242$650

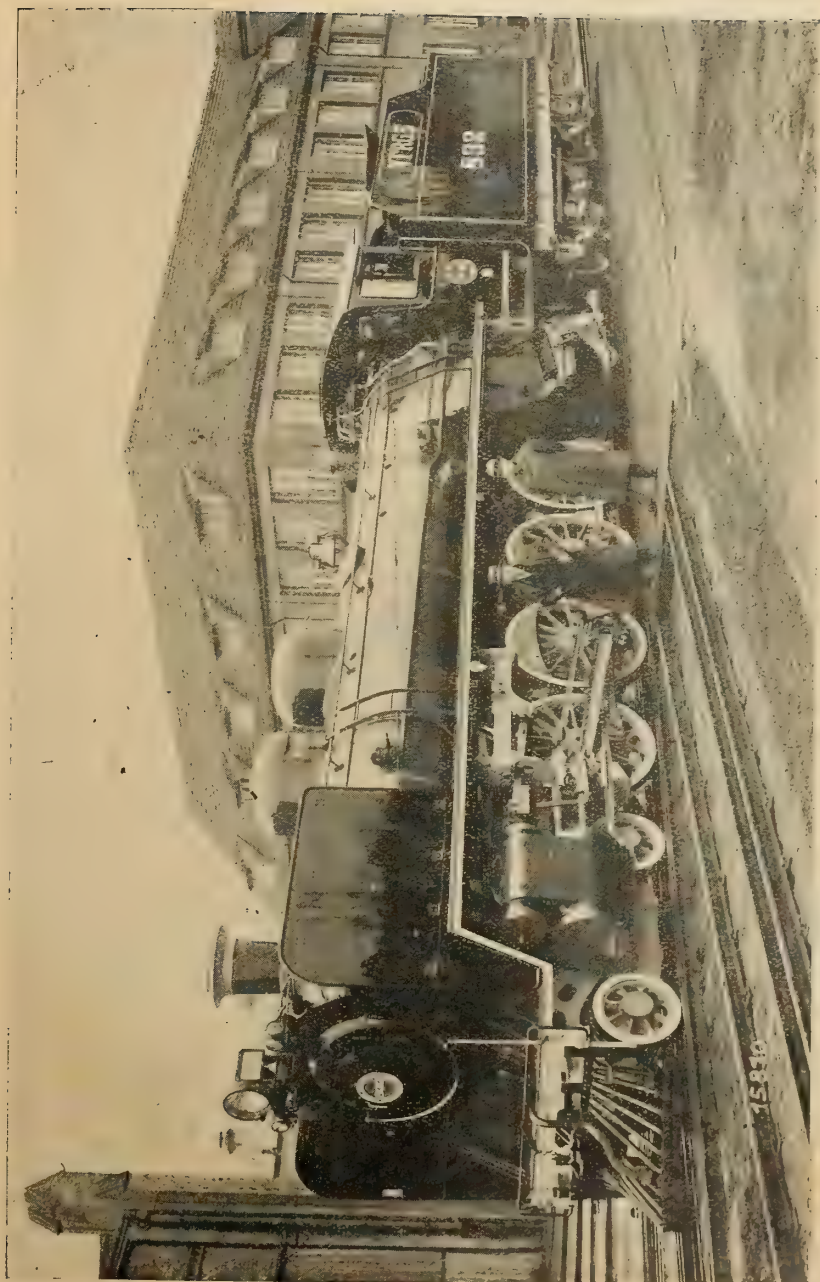
Resultados por mês

MESES	Receita	Despesa	Saldo	Deficit	Coeficiente
Janeiro	8.226:366$300	6.660:624$500	1.565:741$800	—	80,97 %
Fevereiro	7.694:956$100	6.535:139$800	1.159:816$300	—	84,93 %
Março	8.310:438$600	6.846:581$700	1.463:856$900	—	82,39 %
Abril	8.759:571$450	7.073:998$700	1.685:572$750	—	80,76 %
Maio	8.394:280$200	7.135:213$000	1.259:067$200	—	85,00 %
Junho	9.317:306$300	7.177:186$000	2.140:120$300	—	77,03 %
Total do 1.° semestre	50.702:918$950	41.428:743$700	9.274:175$250	—	81,71 %
Julho	8.244:693$300	7.508:379$200	736:314$100	—	91,07 %
Agôsto	7.787:496$100	7.711:869$200	75:626$900	—	99,03 %
Setembro	7.766:240$400	7.514:604$950	251:635$450	—	96,76 %
Outubro	8.599:246$600	7.565:946$200	1.033:300$400	—	87,98 %
Novembro	8.306:592$100	7.436:461$000	870:131$100	—	89,52 %
Dezembro	8.906:812$800	7.968:995$900	937:816$900	—	89,47 %
Total do 2.° semestre	49.611:081$300	45.706:256$450	3.904:824$850	—	92,13 %
Total do ano	100.314:000$250	87.135:000$150	13.179:000$100	—	86,86 %
Média mensal	8.359:500$020	7.261:250$012	1.098:250$008	—	86,86 %

Desde a data da encampação pelo Govêrno do Estado os resultados têm sido os seguintes:

ANOS	Receita	Despesa	Saldo	Deficit	Coeficiente
1920 (6 meses)...........	10.775:202$450	13.031:018$610	—	2.255:816$160	120,94
1921	31.758:541$990	32.157:303$220	—	398:761$230	101,26
1922	35.777:771$020	35.454:712$630	323:058$390	—	99,10
1923	35.596:644$650	39.485:139$410	—	3.888:494$760	110,90
1924	42.819:258$790	46.625:488$110	—	3.806:229$320	108,89
1925	53.124:937$080	56.511:839$520	—	3.386:902$440	106,38
1926	51.612:356$810	55.391:102$530	—	3.778:745$720	107,32
1927	63.560:529$880	61.925:159$140	1.635:370$740	—	97,43
1928	68.636:240$010	66.154:306$560	2.481:933$450	—	96,38
1929	76.072:843$780	70.866:275$740	5.206:568$040	—	93,15
1930	65.559:588$450	66.870:250$400	—	1.310:661$950	102,00
1931	59.827:896$280	61.931:660$090	—	2.103:763$810	103,52
1932	61.234:727$150	61.062:288$580	172:438$570	—	99,72
1933	69.044:248$310	63.026:922$260	6017:326$050	—	91,28
1934	73.612:015$170	64.118:074$080	9.493:941$090	—	87,10
1935	80.190:190$220	66.127:606$300	14.062:583$920	—	82,46
1936	87.346:553$400	75.144:844$070	12.201:705$330	—	86,03
1937	100.314:000$250	87.135:000$150	13.179:000$100	—	86,86
Totais..............	1.066.863:545$690	1.023.018:995$400	43.844:550$290	—	95,89

Em conseqüência da impugnação de algumas parcelas da despesa por parte da Junta Apuradora das Contas, os resultados constantes do quadro anterior foram modificados para os seguintes:

ANOS	Receita	Despesa	Saldo	Deficit	Glozas
1920	10.775:202$450	11.584:139$940	—	808:937$490	—
1921	31.758:541$990	30.230:737$680	1.527:804$310	—	—
1922	35.777:771$020	34.836:213$720	941:557$300	—	—
1923	35.596:644$650	39.475:139$410	—	3.878:494$760	10:000$000
1924	42.819:258$790	46.619:488$110	—	3.800:229$320	6:000$000
1925	53.124:937$080	56.511:839$520	—	3.386:902$440	—
1926	51.612:356$810	55.364:602$530	—	3.752:245$720	26:500$000
1927	63.560:529$880	61.925:159$140	1.635:370$740	—	—
1928	68.636:240$010	66.154:306$560	2.481:933$450	—	—
1929	76.072:843$780	70.857:789$740	5.215:054$040	—	8:486$000
1930	65.559:588$450	66.870:250$400	—	1.310:661$950	—
1931	59.827:896$280	61.931:660$090	—	2.103:763$810	—
1932	61.234:727$150	61.062:288$580	172:438$570	—	—
1933	69.044:248$310	63.026:922$260	6.017:326$050	—	—
1934	73.612:015$170	64.104:642$580	9.507:372$590	—	13:431$500
1935	80.190:190$220	66.031:323$100	14.158:867$120	—	96:283$200
Totais	879.202:992$040	856.586:503$360	41.657:724$170	19.041:235$490	160:700$700

Uma das novas locomotivas adquiridas da fábrica Schwartzkopff.

1934	1935	1936	1937
12.013:784$400	12.570:496$200	14.610:499$200	19.155:669$500
277:855$500	316:296$600	300:685$500	316:592$300
2.659:472$900	2.902:803$800	3.587:115$900	3.937:961$700
47.570:260$910	51.660:861$520	54.781:936$000	60.944:099$600
2.099:342$100	2.581:418$800	3.108:508$800	4.658:662$000
276:655$100	333:873$900	227:311$700	279:946$500
146:545$100	158:402$000	181:170$600	210:044$750
165:574$900	185:141$800	138:601$500	165:735$400
3.848:335$400	4.754:725$100	6.319:488$800	7.492:313$700
4.554:188$860	4.726:170$500	4.091:235$400	3.152:974$800
73.612:015$170	80.190:190$220	87.346:553$400	100.314:000$250

Discriminação da receita, por espécie, nos últimos dez anos

TÍTULOS	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Passageiros	11.623:368$750	12.249:771$800	12.681:760$180	10.651:417$810	12.400:274$440	11.318:320$800	12.013:784$400	12.570:496$200	14.610:499$200	19.155:669$500
Bagagens	474:957$560	364:252$180	320:407$220	305:650$200	244:880$300	327:095$100	277:855$500	316:296$600	300:685$500	316:[illegible]92$300
Encomendas	3.194:745$060	3.214:043$920	3.141:755$130	2.472:64[illegible]	3.194:019$900	2.706:270$460	2.659:472$900	2.902:803$800	3.587:115$900	3.937:961$700
Mercadorias	43.007:511$190	49.181:744$250	37.523:835$180	36.887:768$650	35.321:590$440	41.282:252$400	47.570:260$910	51.660:861$520	54.781:936$000	60.944:099$600
Animais em trens de carga	1.732:697$320	2.194:182$800	3.708:126$900	2.357:763$400	1.863:543$120	1.853:921$500	2.099:342$100	2.581:418$800	3.108:508$800	4.658:662$000
Animais em trens de passageiros	158:381$000	145:898$920	285:619$480	145:611$600	357:635$640	222:294$900	276:655$100	333:873$900	227:311$700	279:946$500
Telegramas	124:794$170	118:208$380	101:293$860	91:577$960	141:026$120	150:886$100	146:545$100	158:402$000	181:170$600	210:044$750
Armazenagens	122:084$500	159:852$230	135:485$650	104:488$150	91:954$200	98:483$000	165:574$900	185:141$800	138:601$500	165:735$400
Taxa ad-valorem	4.851:115$350	4.782:064$640	3.843:267$300	3.633:735$440	3.428:689$100	3.777:454$500	3.848:335$400	4.754:725$100	6.319:488$800	7.492:313$700
Rendas diversas	3.346:585$110	3.662:824$660	3.808:047$550	3.147:242$140	4.191:113$890	4.313:269$610	4.554:188$860	4.726:170$500	4.091:235$400	3.152:974$800
Totais	68.636:240$010	76.072:843$780	65.559:588$450	59.827:896$280	61.234:727$150	69.044:248$310	73.612:015$170	80.190:190$220	87.346:553$400	100.314:000$250

23 a 28

Discriminação da receita pelas diversas contas

CONTAS	1937		1936	
	Receita	% do total	Receita	% do total
Público	79.257:590$000	90,82 %	70.101:695$600	91,50 %
Govêrno Federal	3.553:889$300	4,07 %	2.220:109$500	2,90 %
Govêrnos Estaduais e Municipais e Empresas....	1.326:330$100	1,52 %	984:944$200	1,28 %
Melhoramentos	3.131:052$000	3,59 %	3.309:307$800	4,32 %
Total	87.268:861$400	100,00 %	76.616:057$100	100,00 %
Rendas diversas..........................	13.045:138$850	—	10.730:496$300	—
Total da receita..........................	100.314:000$250	—	87.346:553$400	—

Demonstração da despesa de custeio, por semestre e por Divisão

TÍTULOS	Pessoal	Material	Total	% do total
1.° semestre				
Administração Central	1.979:024$600	1.804:855$900	3.783:880$500	9,13 %
Tráfego	7.348:865$600	910:980$800	8.259:846$400	19,94 %
Locomoção	7.332:852$000	14.054:396$900	21.387:248$900	51,62 %
Via Permanente	5.718:530$400	2.279:237$500	7.997:767$900	19,31 %
Total do 1.° semestre..................	22.379:272$600	19.049:471$100	41.428:743$700	100,00 %
2.° semestre				
Administração Central	2.397:499$000	1.909:066$700	4.306:565$700	9,42 %
Tráfego	7.993:745$600	1.042:374$300	9.036:119$900	19,77 %
Locomoção	7.777:679$700	15.945:857$800	23.723:537$500	51,91 %
Via Permanente	6.101:833$300	2.538:200$050	8.640:033$350	18,90 %
Total do 2.° semestre..................	24.270:757$600	21.435:498$850	45.706:256$450	100,00 %
Total do ano				
Administração Central	4.376:523$600	3.713:922$600	8.090:446$200	9,29 %
Tráfego	15.342:611$200	1.953:355$100	17.295:966$300	19,85 %
Locomoção	15.110:531$700	30.000:254$700	45.110:786$400	51,77 %
Via Permanente	11.820:363$700	4.817:437$550	16.637:801$250	19,09 %
Soma....................................	46.650:030$200	40.484:969$950	87.135:000$150	100,00 %

Demonstração da receita de 1937, por semestre

TÍTULOS	Número e toneladas	Passageiros quilômetro e toneladas quilômetro	Receita	% do total
1.° semestre				
Passageiros	1.045.229	110.882.433	9.331:182$800	18,40 %
Bagagens	704,392	236.798	165:369$200	0,33 %
Encomendas	15.973,915	2.968.702	1.956:727$800	3,86 %
Mercadorias	709.428,240	221.749.110	29.490:764$100	58,16 %
Animais em trens de passageiros	950,500	187.573	106:029$900	0,21 %
Animais em trens de carga	64.398,200	17.343.521	3.219:432$000	6,35 %
Rendas diversas	—	—	6.433:413$150	12,69 %
Total do 1.° semestre	—	—	50.702:918$950	100,00 %
2.° semestre				
Passageiros	1.016.044	108.349.597	8.961:525$000	18,06 %
Bagagens	641,309	217.464	151:223$100	0,30 %
Encomendas	16.284,009	2.994.695	1.981:233$900	4,00 %
Mercadorias	682.591,140	232.250.945	30.292:227$000	61,06 %
Animais em trens de passageiros	1.550,500	323.674	173:916$600	0,35 %
Animais em trens de carga	27.612,300	11.309.828	1.439:230$000	2,90 %
Rendas diversas	—	—	6.611:725$700	13,33 %
Total do 2.° semestre	—	—	49.611:081$300	100,00 %
Total do ano				
Passageiros	2.061.273	219.232.030	18.292:707$800	18,23 %
Bagagens	1.345,701	454.262	316:592$300	0,32 %
Encomendas	32.257,924	5.963.397	3.937:961$700	3,93 %
Mercadorias	392.019,380	454.000.055	59.782:991$100	59,60 %
Animais em trens de passageiros	2.501,000	511.247	279:946$500	0,28 %
Animais em trens de carga	92.010,500	28.653.349	4.658:662$000	4,64 %
Rendas diversas	—	—	13.045:138$850	13,00 %
Total do ano	—	—	100.314:000$250	100,00 %

As percentagens das despesas de custeio e saldo verificado, em relação à receita, constam do quadro a seguir:

DISCRIMINAÇÃO	Total	%
Administração Central	8.090:446$200	8,06
Tráfego	17.295:966$300	17,24
Locomoção	45.110:786$400	44,97
Via e Edifícios...................	16.637:801$250	16,59
Saldo	13.179:000$100	13,14
Total..........................	100.314:000$250	100,00

Relação das mercadorias cujos transportes foram remuneradores em 1937, isto é, produziram receita superior ao custo médio da tonelada-quilômetro ($145.419), com indicação do seu valor, das toneladas-quilômetro e o confronto do ano anterior

DISCRIMINAÇÃO	Toneladas-quilômetro		Receita por tonelada-km.	
	1937	1936	1937	1936
Agricultura				
Açúcar	14.003.968	14.964.211	$178	$182
Fumo	5.439.649	6.819.225	$213	$175
Melancias	55.927	56.470	$172	$169
Nozes, amendoas, cocos, pinhões, ...	120.919	139.318	$195	$150
Uvas	427.082	346.910	$169	$162
Matas				
Carvão vegetal	122.704	59.311	$152	$137
Dormentes	75.682	137.676	$199	$159

DISCRIMINAÇÃO	Toneladas-quilômetro		Receita por tonelada-km.	
	1937	1936	1937	1936
Minas				
Águas minerais naturais......	213.011	180.092	$161	$172
Enxôfre	90.324	80.827	$149	$142
Gasolina e nafta..............	4.572.823	3.465.811	$270	$267
Querosene	1.851.242	1.720.651	$274	$269
Manufaturas				
Aço, ferro e outros metais....	3.481.473	3.001.837	$204	$208
Aguardente e alcool..........	1.755.966	1.494.255	$240	$240
Arames liso e farpado........	2.306.302	2.401.182	$172	$178
Automóveis armados	597.038	388.377	$530	$476
Automóveis desarmados	129.723	179.356	$386	$446
Balaios, cestas, escovas e vassouras	115.199	112.193	$209	$214
Barris vazios	1.752.208	1.409.918	$166	$168
Bebidas nacionais	594.102	431.479	$272	$259
Bebidas estrangeiras	19.064	12.071	$610	$605
Calçados	716.693	692.194	$312	$309
Caramelos	662.302	598.073	$215	$212
Carros, carretas e carroças armados	25.499	16.288	$397	$382
Carros, carretas e carroças desarmados	80.007	51.095	$234	$234
Cerveja	3.027.806	2.390.872	$213	$215
Charutos e cigarros...........	217.354	37.102	$507	$497
Chapéus finos e roupas feitas	312.392	286.724	$527	$531
Conservas acondicionadas em latas ou vidros..............	538.287	407.470	$152	$153
Couros curtidos	292.665	320.494	$292	$270
Doces, compotas e passas.....	793.367	649.234	$414	$402
Drogas e medicamentos.......	1.058.921	853.731	$420	$437
Especiarias	213.375	248.611	$496	$454
Espelhos, perfumarias, artigos de fantasia	206.689	186.889	$619	$628
Ferragens	2.199.135	2.033.528	$381	$384
Fôlhas de Flandres...........	911.344	1.102.418	$304	$286

DISCRIMINAÇÃO	Toneladas-quilômetro		Receita por tonelada-km.	
	1937	1936	1937	1936
Louças	515.116	427.450	$362	$367
Máquinas para fins agrícolas	901.430	596.357	$152	$166
Máquinas para fins industriais	1.167.789	889.724	$349	$356
Massas alimentícias	358.960	315.430	$255	$261
Mudanças (móveis e utensílios usados)	1.225.790	1.054.649	$197	$201
óleos diversos	2.633.429	2.300.477	$201	$199
Papel	1.042.328	853.042	$209	$225
Fósforos	264.926	230.005	$490	$502
Preparações farmacêuticas	133.395	84.239	$510	$520
Queijos	29.100	31.894	$153	$154
Sabão e velas	958.441	867.713	$222	$230
Sacos de aniagem	704.287	651.694	$148	$147
Salames	74.939	76.885	$162	$161
Sóda cáustica	712.786	743.130	$189	$190
Sulfato de cobre	425.834	474.779	$152	$152
Tecidos nacionais e estrangeiros	2.452.433	2.387.925	$518	$512
Vidros em chapas ou placas	263.289	222.993	$319	$322
Vinho nacional	13.661.378	12.616.667	$177	$175
Produtos de animais				
Bacalhau e similares	121.059	108.366	$323	$306
Banha e toucinho	8.631.317	11.794.040	$178	$157
Couros frescos, sêcos ou salgados	9.180.439	7.587.485	$155	$151
Lã e crina animal	3.981.770	4.862.145	$147	$155
Charque	21.813.903	18.851.945	$148	$132
Governos e emprêsas				
Material por conta dos Governos Estaduais	941.571	950.410	$161	$159
Material por conta dos Governos Municipais e Empresas	51.376	8.216	$221	$169
Material por conta do Fundo de Melhoramentos	21.224.853	22.327.226	$147	$144

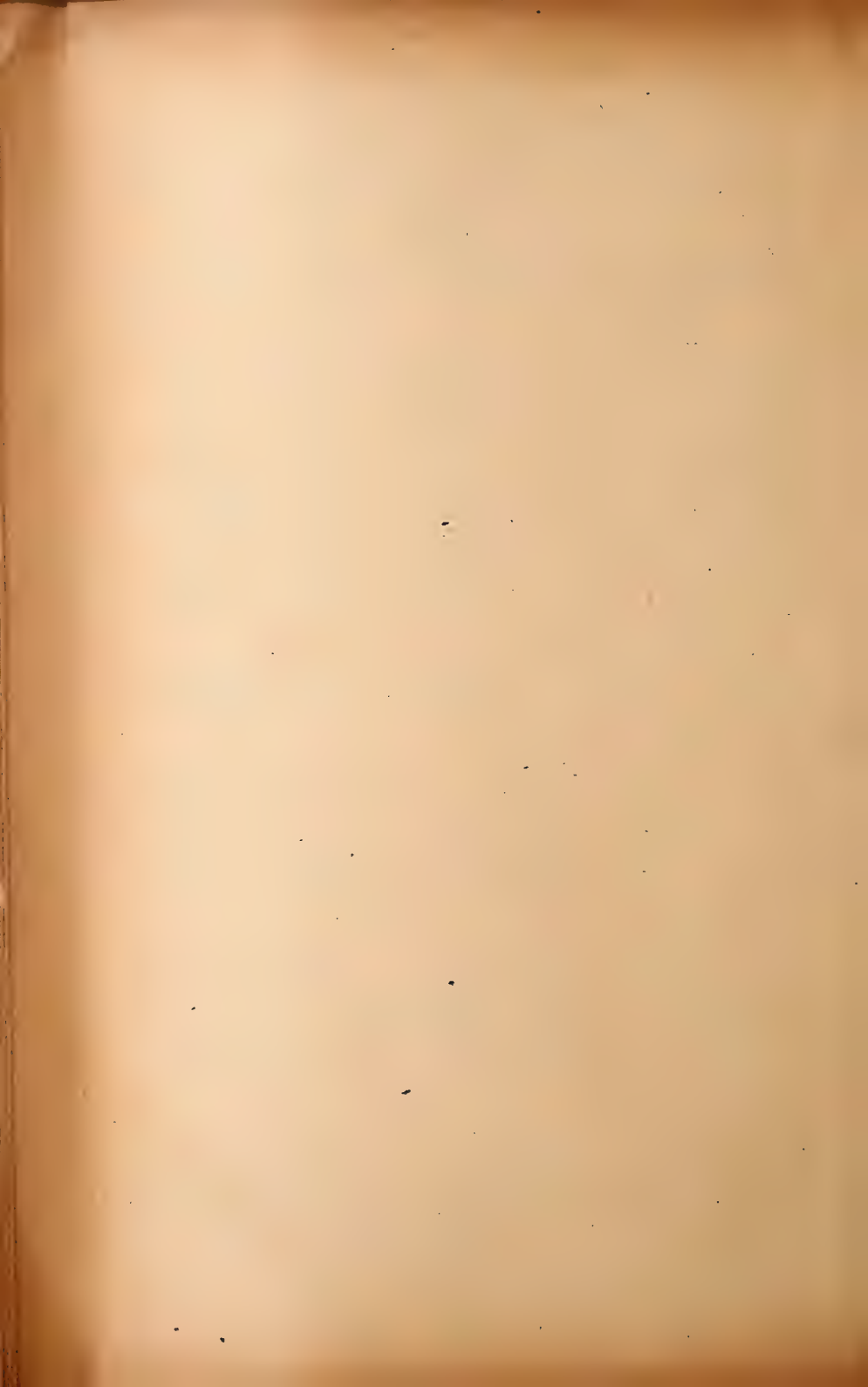
Aí figuram os títulos dos apanhados estatísticos cujo transporte deixa à Viação Férrea margem de lucro, o qual é, todavia, absorvido em grande parte, na proteção às mercadorias que necessitam de tarifas baixas.

Na relação acima consta, para cada título, as toneladas-quilômetro transportadas, afim de se conhecer, em cada um dêles, a importância maior ou menor de transporte, pois alguns há de muito pequena significação.

No quadro que segue vêm-se as mercadorias cujo transporte foi superior a 10.000 toneladas, no ano de 1937. Êsse quadro tem especial importância, pois nêle se podem procurar os produtos de resistência, na circulação da rêde, que serão aqueles transportados sob fretes remuneradores, isto é, de receita por tonelada-quilômetro, superior ao custo pela mesma unidade ($145.419).

Esses produtos, conforme se vê, foram os seguintes: Açúcar, Fumo, Aço, ferro e outros metais, Vinho nacional, Banha e toucinho, Couros frescos, secos ou salgados, Charque e Material por conta do Fundo de Melhoramentos.

Grandes transportes (mais de 10.000 toneladas) da Viação Férrea, em 1937, comparados com os de 1936

DISCRIMINAÇÃO	TONELADAS		TONELADAS-QUILÔMETRO		RECEITA TOTAL		Receita por tonelada-km.		Percursos médios kms.	
	1937	1936	1937	1936	1937	1936	1937	1936	1937	1936
Agricultura										
Arroz beneficiado	40.564	42.653	14.154.828	14.425.918	1.128:678$100	1.008:789$600	$080	$070	349	338
Arroz com casca	38.502	38.409	7.884.931	697.835	612:006$100	495:216$800	$078	$071	205	181
Açúcar	31.643	36.046	14.003.968	14.964.211	2.495:032$400	2.730:405$200	$178	$182	443	415
Erva mate	10.435	11.899	5.106.426	5.637.875	647:483$900	724:278$800	$127	$128	489	474
Farinha de mandioca	18.223	16.164	6.259.556	5.226.866	508:596$700	435:043$300	$081	$083	344	323
Farinha de trigo	27.050	29.284	7.295.626	8.357.565	878:796$100	989:526$400	$120	$118	270	285
Feijão	33.275	29.460	16.542.821	14.705.247	1.113:396$900	996:591$400	$067	$068	497	499
Fumo	19.850	21.537	5.439.649	6.819.225	1.157:862$100	1.190:466$300	$213	$175	274	317
Milho	27.848	19.964	17.105.670	9.643.157	1.095:438$100	626:024$900	$064	$065	614	483
Trigo em grão	13.578	20.216	2.596.416	6.297.290	275:990$500	573:438$500	$106	$091	191	312
Matas										
Lenha	44.285	31.122	1.970.730	1.388.112	275:370$500	207:919$200	$140	$150	45	45
Madeira	200.047	192.354	113.698.557	112.504.730	11.462:971$900	11.374:118$100	$101	$101	568	585
Minas										
Areia	33.173	20.173	2.697.919	1.524.017	234:232$700	134:438$400	$087	$088	81	76
Cal	17.719	12.453	4.412.818	3.271.132	477:750$800	370:998$700	$108	$113	249	265
Cimento	14.632	8.629	6.084.958	3.232.280	739:434$800	409:691$900	$122	$127	416	375
Pedras	37.165	25.447	8.166.348	4.293.180	424:023$900	253:046$400	$052	$059	220	169
Sal	57.085	52.680	25.459.633	23.842.973	2.381:410$400	2.229:447$600	$094	$094	446	453
Manufaturas										
Aço, ferro e outros metais	10.003	7.278	3.481.473	3.001.837	711:936$100	623:668$500	$204	$208	348	412
Adubos orgânicos	18.243	13.172	8.175.604	5.442.278	350:509$800	234:437$500	$043	$043	448	413
Tijolos e telhas	35.182	26.932	4.281.030	3.325.214	389:095$100	281:202$200	$091	$085	122	123
Vinho nacional	58.855	53.654	13.661.378	12.616.667	2.413:587$800	2.209:373$400	$177	$175	232	235
Produtos de animais										
Banha e toucinho	22.454	27.095	8.631.317	11.794.040	1.538:700$900	1.848:022$200	$178	$157	384	435
Couros frescos, secos e salgados	24.093	22.116	9.180.439	7.587.485	1.422:408$600	1.147:436$600	$155	$151	381	343
Graxa e sebo	16.383	12.564	7.492.696	5.159.626	800:018$700	537:944$900	$107	$104	457	411
Charque	50.078	42.810	21.813.903	18.851.945	3.222:452$800	2.485:433$300	$148	$132	436	440
Governos e empresas										
Material p/c. do Gov. Federal	30.374	23.407	11.355.902	7.070.369	1.632:636$200	978:726$900	$144	$138	374	302
Material p/c. do F. Melhoram.tos	221.769	229.788	21.224.853	22.327.226	3.115:221$700	3.213:487$100	$147	$144	96	97

Despesa de custeio por tonelada-quilômetro

MESES	1937	1936
Janeiro	$134.146	$137.057
Fevereiro	$142.256	$122.101
Março	$150.877	$126.002
Abril	$138.390	$127.756
Maio	$140.228	$132.911
Junho	$130.596	$145.590
Julho	$148.493	$142.967
Agôsto	$157.975	$157.400
Setembro	$153.442	$146.871
Outubro	$150.327	$163.434
Novembro	$148.112	$143.207
Dezembro	$152.142	$149.073
Total do ano	$145.419	$140.932

Despesa de custeio por tonelada-quilômetro, desde 1920

ANOS	Despesas	ANOS	Despesas
1920	$107.591	1929	$143.474
1921	$135.838	1930	$162.685
1922	$123.369	1931	$160.324
1923	$133.769	1932	$156.660
1924	$136.918	1933	$157.626
1925	$144.236	1934	$144.133
1926	$150.118	1935	$133.590
1927	$153.638	1936	$140.932
1928	$154.092	1937	$145.419

A Receita e a Despesa desde 1898

A movimento financeiro das linhas arrendadas, desde o início do arrendamento, em 1898, até 1937, foi o seguinte:

ANOS	Receita total	Despesa total	Receita líquida	Coeficiente
1898	1.317:079$440	1.136:855$074	180:224$366	86,3 %
1899	1.733:201$845	1.562:882$102	170:319$743	90,2 %
1900	1.703:929$020	1.725:323$515	*21:394$495*	101,2 %
1901	1.606:082$969	1.455:068$047	151:014$922	90,6 %
1902	1.673:138$161	1.374:005$777	299:132$384	82,1 %
1903	1.853:727$000	1.556:426$121	297:300$879	83,9 %
1904	2.007:712$730	1.598:385$326	409:327$404	79,6 %
1905	2.961:068$820	2.126:534$722	834:534$098	71,8 %
1906	5.473:162$200	4.193:934$407	1.279:227$793	76,6 %
1907	6.432:044$738	5.142:343$217	1.289:701$521	79,9 %
1908	7.935:974$371	5.641:104$181	2.294:870$190	71,1 %
1909	9.146:348$509	5.592:416$116	3.553:932$393	61,1 %
1910	10.711:041$160	7.231:321$248	3.479:719$912	67,5 %
1911	12.016:543$950	8.541:190$580	3.475:353$370	71,1 %
1912	12.932:888$456	8.019:749$625	4.913:138$831	62,0 %
1913	14.432:705$220	9.603:542$615	4.829:162$605	66,5 %
1914	12.560:722$545	9.246:349$436	3.314:373$109	73,6 %
1915	12.742:855$159	10.034:842$251	2.708:012$908	78,7 %
1916	14.301:763$890	12.629:217$610	1.672:546$280	88,3 %
1917	16.912:354$138	14.708:135$025	2.204:219$113	87,0 %
1918	21.424:209$303	18.751:091$937	2.673:117$366	87,6 %
1919	22.386:636$661	22.758:577$288	*371:940$627*	101,6 %
1920	22.243:452$396	23.760:417$038	*1.516:964$642*	106,82 %
1921	31.758:541$990	30.230:737$681	1.527:804$309	95,19 %
1922	35.777:771$020	34.836:213$722	941:557$298	97,37 %
1923	35.596:644$650	39.485:139$410	*3.888:494$760*	110,92 %
1924	42.819:258$790	46.625:488$110	*3.806:229$320*	108,89 %
1925	53.124:937$080	56.511:839$520	*3.386:902$440*	106,38 %
1926	51.612:356$810	55.391:102$530	*3.778:745$720*	107,32 %
1927	63.560:529$880	61.925:159$140	1.635:370$740	97,43 %
1928	68.636:240$010	66.154:306$560	2.481:933$450	96,38 %
1929	76.072:843$780	70.866:275$740	5.206:568$040	93,15 %
1930	65.559:588$450	66.870:250$400	*1.310:661$950*	102,00 %
1931	59.827:896$280	61.931:660$090	*2.103:763$810*	103,52 %
1932	61.234:727$150	61.062:288$580	172:438$570	99,72 %
1933	69.044:248$310	63.026:922$260	6.017:326$050	91,28 %
1934	73.612:015$170	64.118:074$080	9.493:941$090	87,10 %
1935	80.190:190$220	66.127:606$300	14.062:583$920	82,46 %
1936	87.346:553$400	75.144:848$070	12.201:705$330	86,03 %
1937	100.314:000$250	87.135:000$150	13.179:000$100	86,86 %

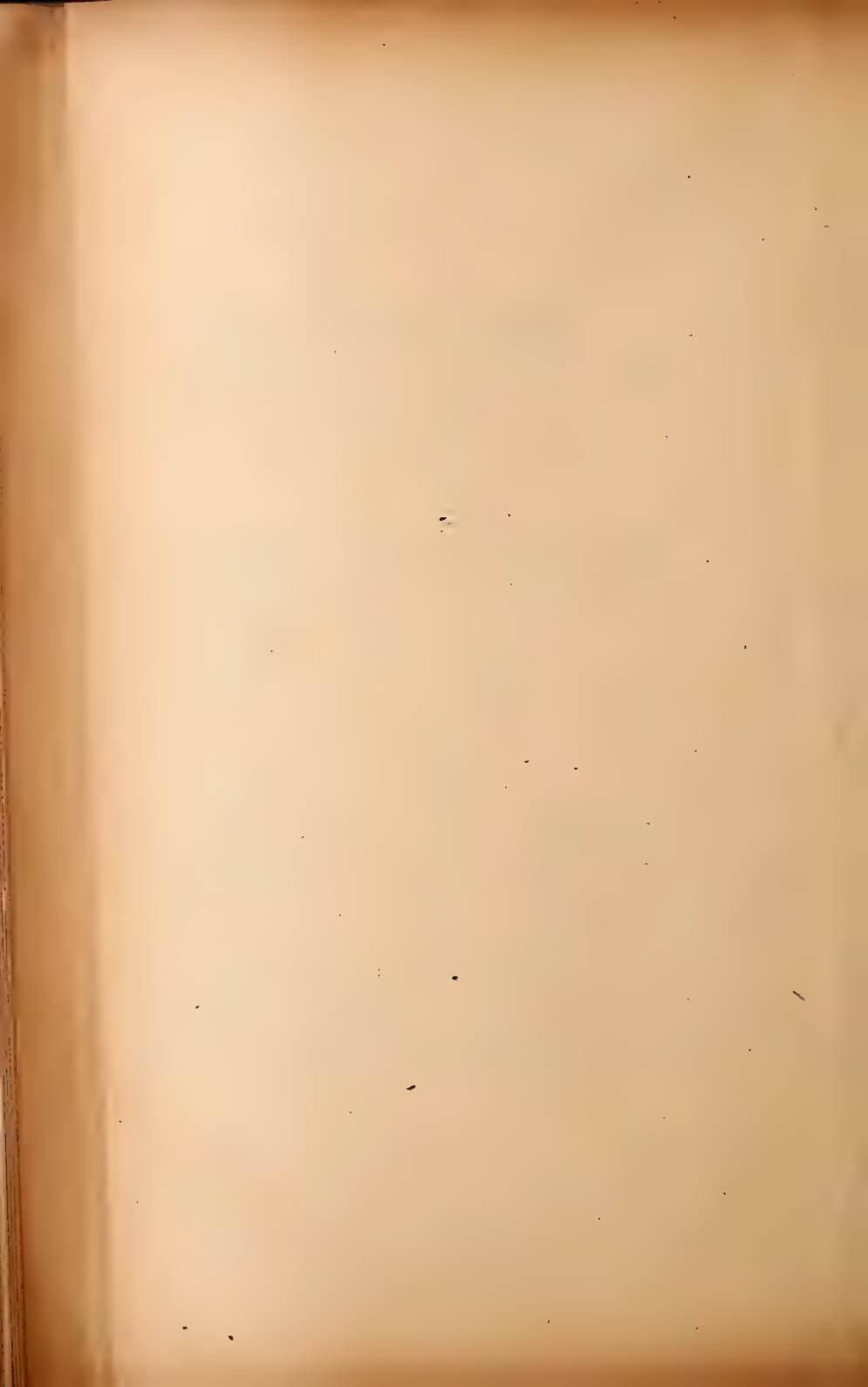
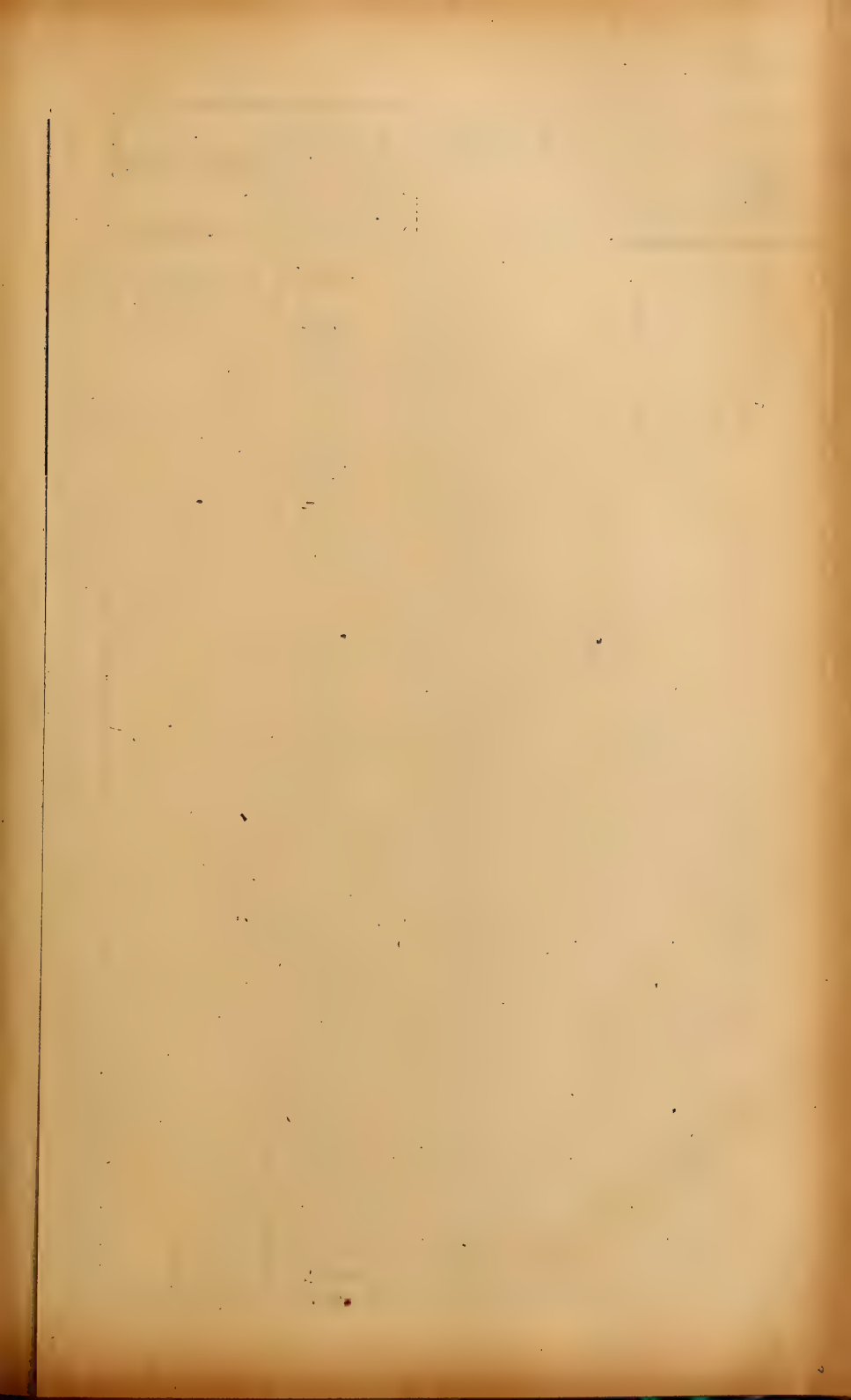
Os números indicados em grifo são deficitários.

NOTA: — Até o ano de 1920, na despesa total estão incluídas as quotas de arrendamento pagas à União pela ex-arrendatária Compagnie Auxiliaire de Chémins de Fer au Brésil.

Esta quota deixou de ser paga pelo Govêrno do Estado, ao Govêrno Federal, em virtude dos termos do contráto aprovado pelo Decreto n.° 15.438, de 18 de abril de 1922.

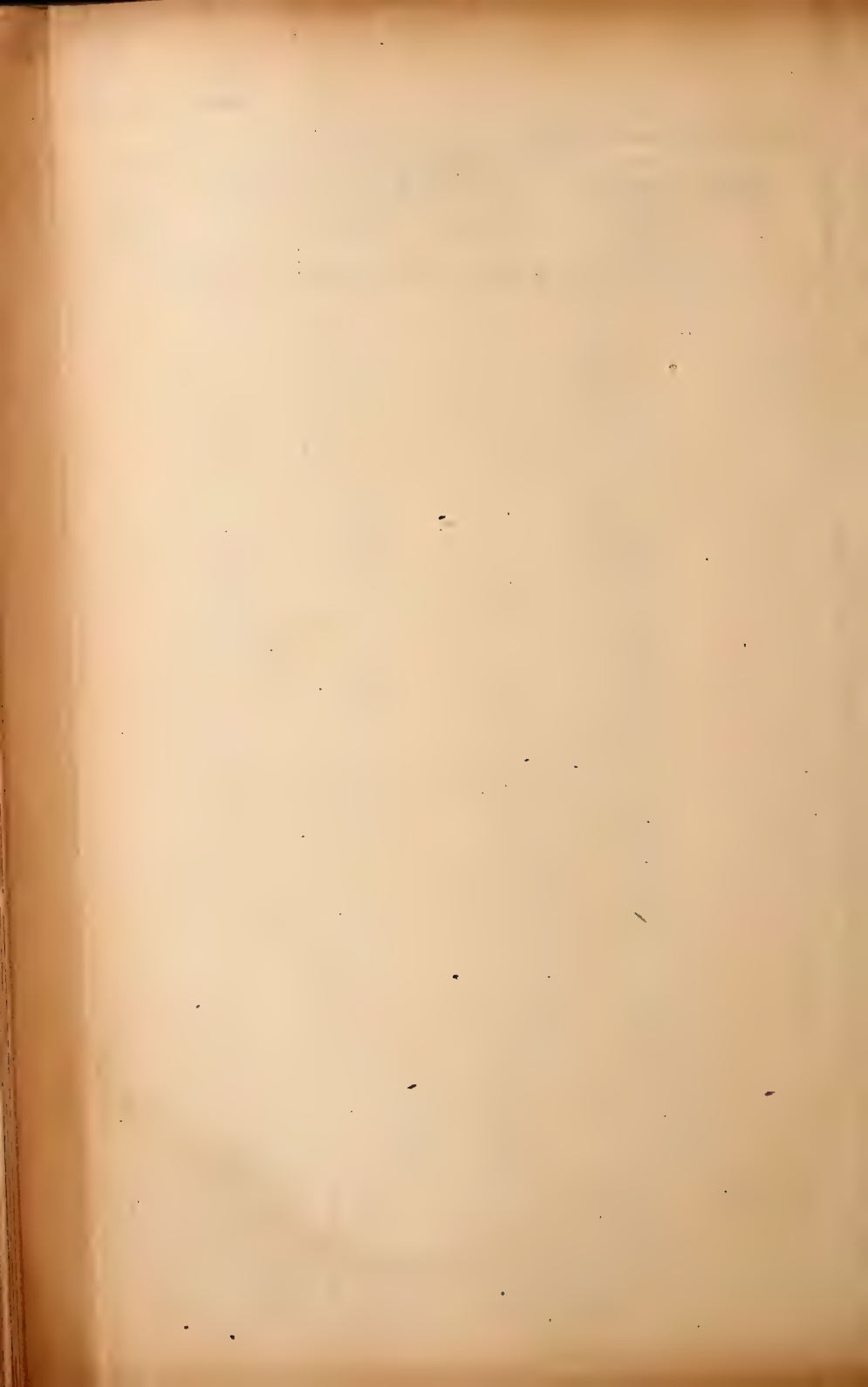
Quadro comparativo do movimento de mercadorias nos anos de 1937 e 1936

ESPECIFICAÇÃO	TONELADAS		TONELADAS QUILÔMETROS		RECEITA TOTAL		Receita por tonelada-km.	
	1937	1936	1937	1936	1937	1936	1937	1936
Produtos de Agricultura......	322.204,125	330.637,555	118.276.023	117.370.278	12.080:995$700	12.308:988$800	$102	$105
Produtos de Mata............	246.936,720	225.444,075	116.327.136	114.500.448	11.824:167$600	11.655:609$700	$102	$102
Produtos de Minas...........	186.083,309	141.541,803	55.038.545	42.883.031	6.175:539$400	4.945:577$700	$112	$115
Produtos Manufaturados	248.023,917	207.987,729	77.121.275	65.246.708	16.915:547$000	14.531:597$600	$219	$223
Produtos de Animais.........	128.413,832	122.387,205	53.663.374	50.140.095	7.876:315$700	6.995:435$400	$147	$140
Por conta do Govêrno Federal	30.373,974	23.406,552	11.355.902	7.070.369	1.632:636$200	978:726$900	$144	$138
Por conta dos Governos Estaduais	4.714,028	3.301,629	941.571	950.410	151:204$500	151:126$300	$161	$159
Por conta dos Governos Municipais e Empresas..........	350,000	452,000	51.376	8.216	11:363$300	1:386$500	$221	$169
Por conta do Fundo de Melhoramentos	221.769,475	229.787,764	21.224.853	22.327.226	3.115:221$700	3.213:487$100	$147	$144
Totais	1.392.019,380	1.284.946,312	454.000.055	420.496.781	59.782:991$100	54.819:936$000	$132	$130

47 a 50

Dados estatísticos desde 1898

ANOS	Extensão média em tráfego (Kms.)	NÚMERO DE PASSAGEIROS			Bagagens (toneladas)	Encomendas (toneladas)	NÚMERO DE ANIMAIS		Mercadorias (toneladas)	OBSERVAÇÕES
		1.ª classe	2.ª classe	Total			em trens de passageiros	em trens de carga		
1898	492,875	38.279	16.404	54.683	990	Incluído no título "Bagagens"	Incluído no título "Animais em trens de carga"	170	44.661	De 15-3-1898 até 31-12-1898
1899	492,875	47.922	20.620	68.542	1.408			2.496	55.513	
1900	584,564	47.301	20.259	67.560	995			2.919	57.336	
1901	584,564	39.866	15.525	55.391	810			1.969	55.320	
1902	584,564	36.583	14.257	50.840	659			1.738	67.447	
1903	584,564	41.340	17.224	58.564	749			2.048	74.731	
1904	584,564	44.399	19.479	63.878	812			2.371	84.210	
1905	1.392,765	78.872	49.452	128.324	1.775			10.040	143.503	
1906	1.415,120	163.007	87.491	250.498	2.942		9.559	52.989	220.298	
1907	1.530,919	201.012	97.293	298.305	3.152		15.761	102.685	245.586	
1908	1.530,919	343.424	123.565	466.989	4.296		—	112.321	312.686	
1909	1.705,218	378.203	144.716	522.919	4.969		37.026	74.437	345.931	
1910	2.081,391	461.422	164.635	626.057	6.251		42.084	88.449	437.171	
1911	2.168,927	554.397	197.884	752.281	7.870		43.051	71.357	473.671	
1912	2.168,927	651.855	218.635	870.490	7.478		56.611	81.006	569.090	
1913	2.169,605	727.680	232.993	960.673	9.212		21.983	98.262	670.410	
1914	2.169,605	710.991	212.914	923.905	1.814	6.441	1)	122.589	544.888	
1915	2.172,085	652.371	184.939	837.310	1.259	6.857	2) 7.632	133.733	561.590	
1916	2.172,085	648.868	184.926	833.794	889	7.609	32.146	92.602	621.592	
1917	2.172,085	617.043	185.102	802.145	1.137	9.251	15.784	119.453	727.208	
1918	2.172,085	631.340	251.044	882.384	1.351	12.679	15.863	93.125	753.063	
1919	2.225,889	792.093	318.924	1.111.017	1.321	18.670	18.682	138.976	698.440	
1920	2.252,791	828.401	409.653	1.238.054	1.726	28.841	17.112	110.943	644.724	
1921	2.279,973	710.939	466.117	1.177.056	1.948	17.715	11.761	104.338	660.950	
1922	2.402,745	725.201	620.321	1.345.522	2.509	17.206	11.184	114.051	778.274	
1923	2.430,555	756.813	739.982	1.496.795	4.410	17.416	18.019	171.382	802.425	
1924	2.513,334	914.104	882.996	1.797.100	7.559	24.934	17.334	188.242	807.461	
1925	2.606,275	981.612	960.706	1.942.318	8.400	31.174	16.661	180.880	873.065	
1926	2.606,275	977.504	955.234	1.932.738	4.971	26.873	13.445	79.597	862.823	
1927	2.606,275	843.482	971.264	1.814.746	3.160	23.253	11.572	73.286	921.192	
1928	2.613,478	856.499	1.129.029	1.985.528	2.351	24.670	8.072	130.082	940.259	
1929	2.648,498	834.762	1.276.284	2.111.046	1.921	23.975	7.733	182.474	1.013.353	
1930	2.648,180	683.903	1.238.098	1.922.001	1.718	22.961	7.986	280.657	788.765	
1931	2.652,687	619.322	1.161.502	1.780.824	1.617	21.696	5.566	193.271	801.290	
1932	2.709,482	543.904	961.904	1.505.808	1.262	24.458	11.674	147.067	959.785	
1933	2.809,304	527.758	755.450	1.283.208	1.509	21.703	6.495	137.057	1.032.605	
1934	3.008,046	551.605	777.149	1.328.754	1.293	22.306	8.212	172.760	1.082.980	
1935	3.000,278	612.460	815.743	1.428.203	1.375	25.016	7.633	203.344	1.193.121	
1936	3.029,286	784.614	894.720	1.679.334	1.354	29.039	8.229	258.699	1.284.946	
1937	3.107,567	1.088.646	972.627	2.061.273	1.346	32.258	10.004	377.034	1.392.019	

1) Incluído no coluna seguinte.

2) Incluído na coluna seguinte, de 1-1-1915 até 30-6-1915.

Passageiros	Trens-quilômetro	2.075.967	2.059.238
Especiais de passageiros	Número de trens	309	152
	Trens-quilômetro	69.360	21.640

Resultados gerais e unidades de tráfego desde 1928

Valores apurados para a Receita e Despesa

a) POR TONELADA-QUILÔMETRO LÍQUIDA:

ANOS	Número	Receita	Despesa	Saldo	Deficit
1928	429.316.460	$159.873	$154.092	$005.781	—
1929	493.932.957	$154.015	$143.474	$010.541	—
1930	411.042.493	$159.496	$162.685	—	$003.189
1931	386.291.017	$154.878	$160.324	—	$005.446
1932	389.776.964	$157.102	$156.660	$000.442	—
1933	399.850.612	$172.675	$157.626	$015.049	—
1934	444.852.138	$165.475	$144.133	$021.342	—
1935	495.003.158	$161.999	$133.590	$028.409	—
1936	533.200.362	$163.816	$140.932	$022.884	—
1937	599.198.325	$167.414	$145.419	$021.995	—

b) POR TREM-QUILÔMETRO:

ANOS	Número	Receita	Despesa	Saldo	Deficit
1928	5.366.583	12$789.6	12$327.1	$462.5	—
1929	5.879.540	12$938.5	12$053.0	$885.5	—
1930	5.424.966	12$084.8	12$326.4	—	$241.6
1931	5.144.366	11$629.8	12$038.7	—	$408.9
1932	5.034.837	12$162.2	12$128.0	$034.2	—
1933	5.510.158	12$530.3	11$438.3	1$092.0	—
1934	6.051.543	12$164.1	10$595.3	1$568.8	—
1935	6.207.518	12$918.2	10$652.8	2$265.4	—
1936	6.189.408	14$112.2	12$140.9	1$971.3	—
1937	6.807.973	14$734.8	12$799.0	1$935.8	—

c) POR QUILÔMETRO DE LINHA EM TRÁFEGO:

ANOS	Número	Receita	Despesa	Saldo	Deficit
1928	2.613,478	26:262$414	25:312$747	949$667	—
1929	2.648,498	28:722$801	26:757$112	1:965$689	—
1930	2.648,180	24:756$470	25:251$399	—	494$929
1931	2.652,687	22:553$696	23:346$765	—	793$069
1932	2.709,482	22:600$160	22:536$517	63$643	—
1933	2.809,304	24:576$994	22:435$067	2:141$927	—
1934	3.008,046	24:471$705	21:315$523	3:156$182	—
1935	3.000,278	26:727$587	22:040$493	4:687$094	—
1936	3.029,286	28:834$040	24:806$125	4:027$915	—
1937	3.107,567	32:280$559	28:039$621	4:240$938	—

MOVIMENTO FINANCEIRO

Ao inciar-se o exercício de 1937, a Viação Férrea contava com as seguintes disponibilidades:

Em caixa	331:319$020
No Banco do Rio Grande	516:975$400
No Banco do Brasil — Pôrto Alegre	482:773$200
No Banco do Brasil — Rio Grande	1:346$700
No Banco Boa Vista — Rio de Janeiro	978$800
Caixa Auxiliar — Severino Ribeiro	302$700
Total	1.333:695$820

No decurso do ano de 1937 os recolhimentos feitos à Tesouraria e aos Bancos, se elevaram a Rs. 113.760:483$050, assim especificados:

Renda das estações	100.382:796$550
Em pagamentos de contas	12.342:204$600
Cauções depositadas	305:641$300
Diversos	729:840$600
Total	113.760:483$050

Os pagamentos efetuados no mesmo período somaram Rs. 112.659:980$870 e assim se discriminam:

Pessoal (exclusive descontos)	26.686:540$400
Material	40.659:892$270
Contas correntes	42.764:641$000
Cauções restituídas	313:143$800
Diversos	2.235:763$400
Total	112.659:980$870

Em conseqüência dêsse movimento de fundos a situação em 31 de Dezembro de 1937, apresentava os seguintes recursos:

Em caixa { Tesouraria	318:761$400
Em caixa { Pagadoria	43:805$100
No Banco do Rio Grande — c/a disposição	27:612$100
No Banco do Rio Grande — c/resgate Variante Barreto	1.752:443$200
No Banco do Brasil — Pôrto Alegre	66:215$500
No Banco do Brasil — Rio Grande	207:712$700
No Banco Boa Vista — Rio de Janeiro	11:635$200
Caixa Auxiliar — João Marcelino	4:022$500
Caixa Auxiliar — Rio Grande	1:990$300
Total	2.434:198$000

No último decênio os valores recebidos foram estes:

1936	112.529:654$770
1935	99.695:099$400
1934	81.687:416$800
1933	77.448:805$210
1932	76.685:992$990
1931	76.839:707$050
1930	75.680:333$010
1929	84.263:566$060
1928	81.552:363$700
1927	85.422:906$010

ANÁLISE DAS PRINCIPAIS CONTAS

BENS PATRIMONIAIS

O valor dos bens patrimoniais da Viação Férrea, escriturado até 31 de dezembro de 1937, está representado por 582.619:405$780, contra 402.714:553$000 que foi apurado em 1928.

Nesses valores está incluido o de 88.552:328$410, pertencente ao Estado que representa o que por êle foi investido no período de 1920 a 1928, em conta de Capital, na fórma do contráto que até então vigorou. Não estão, porém, incluídos os ramais de Taquara a Canela, de Carlos Barbosa a Bento Gonçalves e o prolongamento de Severino Ribeiro a João Marcelino, de propriedade do Estado, e a linha de Jaguarí a São Borja, da União.

O detalhe do patrimônio da Viação Férrea, em 31 de dezembro de 1937, é o seguinte:

Avaliação feita em 1928, escriturada em 1934		402.714:553$000
Acervo das linhas que constituiam a extinta estrada de ferro Brasil Greath Southern, escriturado em 1937....................		16.408:786$600
Soma		419.123:339$600
Baixas:		
Em 1934	4.952:000$000	
Em 1935	2.261:754$700	
Em 1936	27:991$900	
Em 1937	1.190:980$400	8.432:727$000
		410.690:612$600
Acréscimos desde 1929..................		171.928:793$180
Total..........................		582.619:405$780

MELHORAMENTOS

Esta conta que foi criada em 1929, em virtude da modificação do contráto de arrendamento em 1928, regista as despesas com aquisições e obras novas que devam ser custeadas pelo "Fundo" que, segundo aquela modificação contratual, há de ser formado: **a)** com a renda líquida da exploração; **b)** com o produto da taxa adicional de 10% sôbre as tarifas; e, **c)** com a contribuïção, que houver, do arrendatário.

De conformidade com o artigo 2.º da Portaria n.º 839, que o Ministério da Viação e Obras Públicas baixou em 7 de dezembro de 1933, modificada em parte pela de n.º 521, de 25 de junho de 1934, a receita produzida pela taxa adicional de 10%, deve ser depositada em conta especial no Banco do Brasil ou suas agências, para só ser retirada à medida das necessidades. Êste dispositivo, no entanto, não tem sido observado, por isso que desde o início da vigência do Decreto que deu causa a criação desta conta, vem ela sendo movimentada com "deficits", pois as despesas têm sido sempre superiores à receita que deve constituir o "Fundo".

A situação desta conta em 31 de dezembro de 1937, era esta:

Receita:

A) — Renda líquida em 1929	5.215:054$040	
Renda líquida em 1932	172:438$570	
Renda líquida em 1933	4.212:128$150	
Renda líquida em 1934	6.647:168$990	
Renda líquida em 1935	9.843:808$720	
Renda líquida em 1936	10.371:449$530	
Renda líquida em 1937	13.179:000$100	49.641:048$200
B) — Taxa de 10% em 1930	5.632:816$530	
Taxa de 10% em 1931	5.362:521$100	
Taxa de 10% em 1932	5.297:651$870	
Taxa de 10% em 1933	5.869:903$900	
Taxa de 10% em 1934	6.007:818$700	
Taxa de 10% em 1935	6.794:178$700	
Taxa de 10% em 1936	7.330:187$800	
Taxa de 10% em 1937	8.416:791$800	50.711:870$400
C) — AUXÍLIO DO ESTADO:		
Para a Variante do Barreto		
Em apolices	39.005:156$800	
Para o Ramal de S. Ribeiro		
Em dinheiro	3.690:835$000	42.695:991$800
Total da receita..................		143.048:910$400

Despesa:

Em 1929	13.215:615$930	
Em 1930	6.395:931$600	
Em 1931	19.866:430$210	
Em 1932	14.767:087$680	
Em 1933	10.762:465$950	
Em 1934	23.844:604$290	
Em 1935	33.882:597$110	
Em 1936	22.356:342$060	
Em 1937	26.837:718$350	
Soma............	171.928:793$180	
Comissão	5.299:001$800	177.227:794$980
Excesso da despesa sôbre a receita........		34.178:884$580

Dêsse excesso são de responsabilidade do Estado, que está atendendo em apólices o custo da variante de Barreto, 9.187:970$490, como saldo do valor das medições realizadas e escrituradas até 31 de dezembro de 1937, e mais 3.650:349$300 saldo das despesas com a construção do ramal Severino Ribeiro a Quaraí, até a mesma data. Restam 21.340:564$790 que é o deficit real, atualmente de responsabilidade da Viação Férrea para ser coberto, na fórma contratual, pela renda líquida da exploração e pela taxa adicional de 10 %.

Da renda líquida apurada nos anos de 1933 a 1936, inclusives, foram retiradas as verbas destinadas às gratificações anuais ao pessoal, eqüivalentes a 30 % nos três primeiros anos e a 15 % em 1936, e só então transferidos para o "Fundo de Melhoramentos", os saldos apurados.

O total da despesa realizada, assim se desdobra por títulos gerais:

DISCRIMINAÇÃO	Total até 1936	Despesas em 1937	Total geral
Construção do ramal de Severino Ribeiro a Quaraí....	5.915:720$000	1.425:464$300	7.341:184$300
Construção do ramal de Jaguarí a São Borja..........	3.566:809$520	817:931$700	4.384:741$220
Construção do ramal de Dom Pedrito a Santana......	—	71:241$200	71:241$200
Conservação, alargamento de aterros e aumento do número de dormentes de Jaguarí a Curussú........	33:926$500	281$100	34:207$600
Conservação extraordinária do trecho de Santiago a São Borja	—	9:256$000	9:256$000
Aumento de dormentes em diversas linhas............	375:055$600	547:608$400	922:664$000
Construção de cercas ao longo da linha...............	1.794:117$820	48:299$700	1.842:417$520
Lastramento da linha com pedra britada..............	26.981:698$520	3.622:998$800	30.604:697$320
Lastramento da linha com pedra britada 2.° plano....	—	196:037$500	196:037$500
Substituïção de trilhos.....................................	10.534:640$830	—	10.534:640$830
Substituïção de trilhos entre Montenegro e Caxias....	2.085:977$100	*5:256$200*	2.080:720$900
Aquisição de 200 quilômetros de trilhos e acessórios..	—	79:215$700	79:215$700
Substituïção de trilhos entre São Sebastião e Bagé....	357:177$900	1.572:052$300	1.929:230$200
Duplicação da linha férrea entre o entroncamento da variante de Barreto e a estação de Navegantes....	—	100:433$700	100:433$700
Aparelhamentos diversos	963:462$350	96:769$200	1.060:231$550
Instalações elétricas	54:757$810	141:812$000	196:569$810
Trecho de Mauá a Jaguarão................................	223:957$720	—	223:957$720
Linhas telegráficas	368:775$880	60:329$200	429:105$080
Variante de Pinhal a Cruz Alta............................	1.635:803$130	395:284$000	2.031:087$130
Variante de Barreto a Gravataí............................	34.228:409$470	13.964:717$820	48.193:127$290
Variantes diversas	455:452$530	—	455:452$530
Instalações sanitárias	370:624$510	22:748$700	393:373$210
Maquinários	1.883:421$530	99:490$300	1.982:911$830
Aumento de linhas e construção de triângulos.........	1.538:947$210	290:720$000	1.829:667$210
Desvios	1.597:886$570	61:008$600	1.658:895$170
Edifício para as oficinas de carros e vagões no Km. 3,700 da linha de Santa Maria-Pôrto Alegre......	2.809:665$370	44:963$600	2.854:628$970
Edifícios diversos e dependências.......................	6.046:306$900	652:047$700	6.698:354$600
Instalações hidráulicas	1.628:156$750	153:285$600	1.781:442$350
Obras de arte..	6.170:322$820	974:816$330	7.145:139$150
Material rodante	27.010:059$310	1.110:482$300	28.120:539$610
Restauração da Brasil Greath Southern................	2.864:947$440	225:498$000	3.090:445$440
Imóveis	3.594:995$740	58:180$800	3.653:176$540
Total..	145.091:074$830	26.837:718$350	171.928:793$180

NOTA: Os algarismos em grifo são deficitários.

Da despesa total de 171.928:793$180 a União já aprovou, em regulares tomadas de contas, observados os dispositivos contratuais, a quantia de 115.757:194$460 e mais .... 5.299:001$800 de comissão de administração.

Das despesas que estão por ser apresentadas, a maior parte é relativa aos anos de 1936 e 1937, cujas tomadas de contas ainda não se efetuaram.

ALMOXARIFADO

O valor dos materiais existentes nos armazéns do Almoxarifado em 1.º de janeiro de 1937 era de 11.307:417$360 e passou a ser de 12.245:277$960 no fim do exercício, em conseqüência do seguinte movimento:

Saldo em 1.º de janeiro..................		11.307:417$360
Entradas:		
Materiais adquiridos	26.328:070$090	
Materiais desembaraçados..	9.373:530$000	
Sobras de inventários.....	45:711$200	
Objetos manufaturados nas Oficinas	3.542:049$400	
Fabrico de artefatos de cimento	53:534$900	
Produção dos hortos florestais	239:121$100	
Despesas portuárias e alfandegárias	123:651$300	
Manipulação de materiais..	2.138:159$000	
Diversos	780$500	41.844:608$300
		53.152:025$660
Saídas:		
Para conservação e custeio.	33.633:873$900	
Para melhoramentos	2.306:823$100	
Diversos	4.966:050$700	40.906:747$700
Existências em 31 de dezembro de 1937.....		12.245:277$960

O valor das existências constatado pelos inventários anuais tem se mantido num nivel quasi estável como a seguir se constata: Em 1934, foi de 12.107:102$560; em 1935, 13.088:321$460; em 1936, 11.307:417$360 e em 1937, ... 12.245:277$960.

Os materiais adquiridos durante o ano provieram de produtos manufaturados nos hortos; de artigos fabricados nas oficinas; de compras feitas no País e de importações diretas do Exterior. O valor dêstes, convertidos os seus preços originários em moeda nacional, foi de 7.957:338$200 e por espécie de moeda está assim classificado:

Em moeda nacional		4.458:279$600
£	5.486-19-3	424:960$900
Verreischmark	378.625,33	2.074:418$300
Dólares	53.837,94	864:946$800
Belgas	73.274,85	117:809$500
Francos Franceses	13.379,79	9:232$100
Francos Belgas	14.905,00	7:691$000
Total........................		7.957:338$200

O valor das compras no País elevou-se a 26.142:828$700.

Materiais em trânsito:

Esta conta, que é transitória, destina-se ao registo do custo dos materiais importados e respectivas despesas alfandegárias e portuárias, enquanto não é dada entrada definitiva nos armazéns e até que seja apurado o seu preço de custo. O saldo ao encerrar-se o exercício era de 330:755$700.

Objetos manufaturados nas oficinas:

No decurso do ano de 1937 foram fabricados nas oficinas, objetos, ferramentas e utensílios no valor de 3.573:119$300 tendo sido entregues ao Almoxarifado para armazenamento, distribuïção e consumo, artigos no valor de 3.542:049$400. O saldo de 31:069$900 representa despesas com objetos ainda em elaboração.

GOVÊRNO FEDERAL

São as seguintes as contas existentes para registar especificadamente as diversas transações com o Govêrno da União:

Devedoras:

1 — Transportes comuns	6.625:878$220
2 — Insurreição Brasileira de 1930..........	24:860$720
3 — Insurreição Paulista de 1932............	86:177$570
4 — Batalhão Ferroviário	301:981$940
5 — Trabalhos e fornecimentos............	32:278$820
Total do débito..................	7.071:177$270

Credoras:

6 — Lucros na exploração do tráfego (Arrendamento)	1.241:596$870
7 — Pagamentos antecipados	1.897:228$320
8 — Correios e Telégrafos..................	5:408$250
9 — Empréstimo à Cia. São Jerônimo.......	2.397:748$800
Total do crédito................	5.541:982$240
Saldo a favor da Viação..........	1.529:195$030

1 — TRANSPORTES COMUNS

O saldo desta conta era em 1.º de janeiro..		3.470:925$930
Fretes requisitados em 1937................		4.803:851$300
Total debitado..................		8.274:777$230
Deduz-se os pagamentos feitos:		
Em Pôrto Alegre.............	984:108$600	
No Rio de Janeiro..........	1.572:700$600	
Soma	2.556:809$200	
Menos: Transferência para a conta "Pagamentos antecipados"	908:301$940	1.648:507$260
Diversas regularizações		391$750
Saldo em 31 de dezembro de 1937		6.625:878$220

Êsse saldo que passa para 1938 pertence aos seguintes exercícios:

De 1932	39:835$500
De 1933	35:666$200
De 1934	114:800$720
De 1935	853:607$700
De 1936	1.873:472$800
De 1937	3.708:495$300
Total	6.625:878$220

2 — INSURREIÇÃO BRASILEIRA

O saldo desta conta que era de 25:789$220 passou a ser de 24:860$720, depois de deduzido o pagamento de pequena fatura em 1937.

3 — INSURREIÇÃO PAULISTA

O saldo desta conta que era de 86:177$570 em 1936, não sofreu alteração durante o ano de 1937.

4 — BATALHÃO FERROVIÁRIO

O saldo devedor desta conta que era de 236:921$140 em 1936, passou a ser de 301:981$940, em 31 de dezembro de 1937.

5 — TRABALHOS E FORNECIMENTOS

Por diversos serviços prestados e fornecimentos feitos a Departamentos Federais, o Govêrno da União deve à Viação Férrea a importância de 32:278$820.

6 — LUCROS NA EXPLORAÇÃO DO TRÁFEGO

Esta conta não sofreu alteração durante o ano, continuando o saldo credor de 1.241:596$870, especificado como segue:

50% da renda líquida de 1921	763:902$160	
50% da renda líquida de 1922	470:778$650	
50% da renda líquida de 1927	819:905$070	
50% da renda líquida de 1928	1.243:431$590	3.298:017$470
Pagamentos referentes a 1921	757:185$750	
Pagamentos referentes a 1922	463:889$000	
Pagamentos referentes a 1927	820:473$290	
Pagamentos referentes a 1928	14:872$560	
Soma	2.056:420$600	
Saldo	1.241:596$870	3.298:017$470

8 — **DEPARTAMENTO DOS CORREIOS E TELÉGRAFOS**

Esta conta decorre do convênio de tráfego mutuo assinado em 8 de novembro de 1906, modificado pela lei n.° 4.230, de 31 de novembro de 1920.

O movimento em 1937 foi o seguinte:

MÊSES	Débito	Crédito	SALDO	
			Devedor	Credor
Janeiro	6:655$600	7:141$600	—	486$000
Fevereiro	6:484$600	6:451$800	32$800	—
Março	7:784$600	7:252$100	532$500	—
Abril	6:067$200	6:336$300	—	269$100
Maio	5:969$100	5:866$000	103$100	—
Junho	5:941$600	5:998$300	—	56$700
Julho	5:681$600	5:666$900	14$700	—
Agôsto	5:515$000	5:586$400	—	71$400
Setembro	5:547$100	5:644$000	—	96$900
Outubro	6:831$000	5:987$300	843$700	—
Novembro	6:968$400	5:820$000	1:148$400	—
Dezembro	6:751$500	6:958$200	—	206$700
Somas......	76:197$300	74:708$900	1:488$400	—

O saldo de 5:408$250 que passa para 1938 refere-se aos seguintes exercícios:

1931 — 3.º e 4.º trimestres.............	1:669$820
1932 — 1.º, 2.º e 3.º trimestres.........	705$730
1934 — 3.º trimestre	1:823$200
1935 — 4.º trimestre	1:981$400
1936	716$500
Soma.........................	6:896$650
1937 — Saldo devedor.................	1:488$400
Saldo em 31 de dezembro de 1937......	5:408$250

9 — EMPRÉSTIMO À CIA. SÃO JERÔNIMO

Em 1934, em virtude de negociações da Cia. Estrada de Ferro e Minas de São Jerônimo com o Govêrno da União, por intermédio do Govêrno do Estado, o Banco do Brasil concedeu-lhe um empréstimo de 4.000 contos. Dessa operação de crédito, para indenizar aquela Cia. da diferença de preço de carvão, a Viação Férrea tomou à si a responsabilidade de 2.900 contos. Esgotado o prazo e não tendo a Viação Férrea liquidado a sua parte devido à escassez de recursos, ficou ajustada a transferência do crédito do Banco do Brasil para o Tesouro Nacional, montando o capital e juros, até então vencidos, a 3.857:631$700. Em conseqüência dêsse ajuste, a Viação Férrea vem amortizando essa dívida, sem juros, em prestações mensais de 58:481$800, recolhidas à Delegacia Fiscal, neste Estado. Iniciados os pagamentos em junho de 1936, se extenderão até maio de 1941.

Em 31 de dezembro de 1937 a amortização atingiu a 1.111:154$200.

GOVÊRNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

Em virtude da variedade de transações que, em função do arrendamento, a Viação Férrea mantém com o Estado, foram abertas diversas contas, para melhor apreciação, por espécie, dos compromissos recíprocos. São elas as seguintes:

Contas devedoras:

1 — Capital reconhecido pela União......		88.552:328$410
2 — Material em ser no Almoxarifado...		12.245:277$960
3 — Capital invertido em hortos florestais		3.374:673$880
4 — Fretes de transportes requisitados....		2.064:986$400
5 — Trabalhos e fornecimentos..........		291:840$140
6 — Prejuízos na exploração do tráfego..		15.319:176$310
7 — Pôrto e barra de Rio Grande........		90:961$790
8 — Estrada de ferro do Riacho - C/Capital		1.001:423$670
9 — Estrada de ferro do Riacho - C/Custeio		1.133:315$600
10 — Construção ramal Sev. Ribeiro-Quaraí		7.342:726$000
11 — Construção variante Barreto-Gravataí:		
c/Emprêsa	45.285:895$200	
c/Viação Férrea.....	2.907:232$090	48.193:127$290
12 — Construção trecho Bento Gonçalves-Veríssimo de Matos..................		107:564$000
Total devedor................		179.717:401$450

Contas credoras:

13 — Suprimentos em conta de Capital....	88.552:328$410
14 — Suprimentos em conta de Custeio....	33.056:435$480
15 — Pagamentos a Gruen & Bilfinger — C/ Variante	39.005:156$800
16 — Pagamentos por conta ramal Severino Ribeiro-Quaraí	3.690:835$000
17 — Pagamentos por conta ramal Giruá-Santa Rosa	1.572:031$900
Total credor	165.876:787$590

1 e 13 — CAPITAL E SUPRIMENTOS

Na vigência do contráto de 15 de abril de 1922, o Govêrno do Estado, como arrendatário da rêde, obrigou-se a executar obras e a fazer aquisições para melhoria do aparelhamento ferroviário até o valor do eqüivalente aos 200 milhões de francos belgas pagos à Cie. Auxiliaire, pela encampação. Em virtude dêsse dispositivo contratual, e para

aquele fim, o Tesouro do Estado supriu à Viação Férrea, parceladamente e à medida das necessidades, a quantia de 88.552:328$410 que foi reconhecida pela União, em regulares tomadas de contas, como Capital do Estado.

14-2-3-5-6-16-17 — SUPRIMENTOS PARA CUSTEIO E SUA APLICAÇÃO

As contas indicadas sob os números acima representam os suprimentos em tempo feitos pelo Tesouro do Estado, para a compra dos materiais do Almoxarifado e aumento de seu estoque, bem como para cobertura dos prejuízos registados na exploração do tráfego.

Não havendo autorização do Govêrno da União para inclusão no acervo da Viação Férrea, do valor dos hortos plantados ou adquiridos, e nem verba especial para custeá-los, as escrituras de compra foram passadas a favor do Estado, que é, assim, o seu proprietário, embora só tenha fornecido fundos diretamente para pagamento do de Fortaleza, pois o custo dos demais, cujo pagamento tem sido atendido pela Viação Férrea, ficou coberto pelos suprimentos feitos para o Almoxarifado, em conseqüência da diminuïção do valor do seu estoque. São considerados, por isso, como propriedade do Estado, pertencendo-lhe, como arrendatário, os resultados de sua exploração industrial.

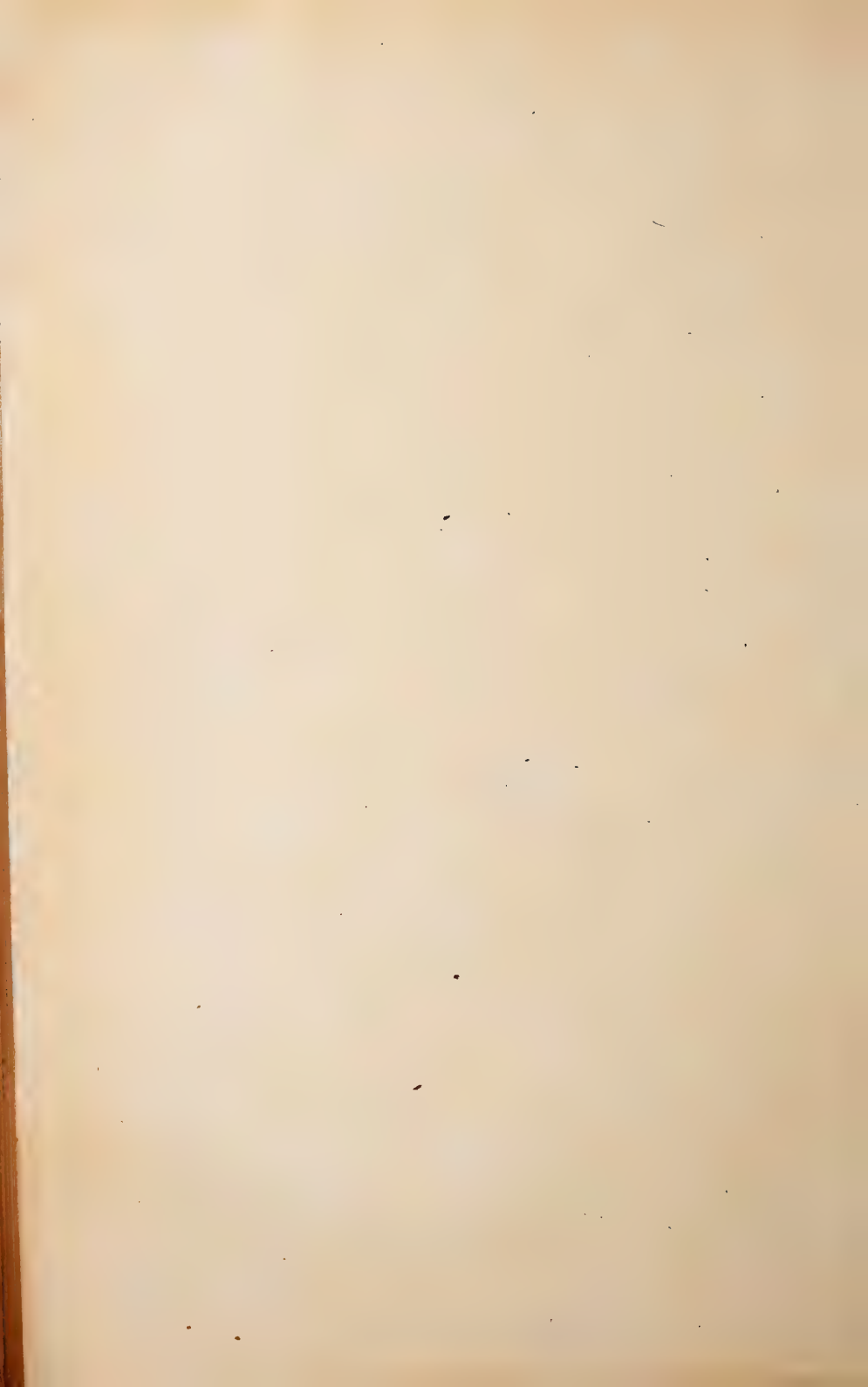
Em 31 de dezembro do ano relatado estavam sendo explorados 7 hortos, localizados, respectivamente, em São Leopoldo, Palomas, Itaquí, Uruguaiana, Cachoeira, Montenegro e Pulador.

4 — FRETES DE TRANSPORTES REQUISITADOS

O total dos fretes requisitados em 1937 atingiu a 1.592:380$800.

A situação desta conta é a seguinte:

Saldo em 1.º de janeiro de 1937	1.051:370$000
Fretes debitados durante o ano	1.592:380$800
Total	3.543:750$800
Recebimentos durante o ano	1.478:764$400
Saldo para 1938	2.064:986$400

Variante na linha da Serra — Km. 58.

Êste saldo assim se distribue:

Gabinete do Govêrno do Estado............	19:271$200
Secretaria do Interior......................	1.237:804$600
Secretaria das Obras Públicas..............	570:661$300
Secretaria da Fazenda......................	22:485$800
Secretaria da Agricultura, Indústria e Comércio	177:085$100
Secretaria da Educação e Saúde Pública....	34:461$200
Tribunal de Contas........................	2:598$600
Banco do Rio Grande do Sul.............	583$200
Côrte de Apelação do Estado..............	35$400
Soma..........	2.064:986$400

5 — TRABALHOS E FORNECIMENTOS

O total das contas de serviços prestados e de fornecimentos feitos a diversos departamentos do Govêrno do Estado, se eleva a 291:840$140, tendo sido organizadas as respectivas faturas e encaminhadas, para o necessário processo, ao Tesouro do Estado.

7 — PÔRTO E BARRA DO RIO GRANDE

O saldo devedor desta conta no fim do exercício relatado era de 90:961$790.

10 e 16 — CONSTRUÇÃO DO RAMAL S. RIBEIRO A QUARAÍ

Por determinação do Govêrno do Estado acha-se em construção êsse ramal. Em face da escassez de recursos da conta "Fundo de Melhoramentos", o Tesouro do Estado deverá custear as despesas com essa obra, pagando à Viação Férrea, mediante faturas, os despêndios que esta fizer. Oportunamente a Viação Férrea restituirá essas quantias com o produto da taxa adicional de 10 %, tudo de conformidade com os dispositivos do Decreto que aprovou o contráto de 1928.

As despesas se elevaram até o fim do exercício que está sendo relatado a.......................... 7.342:726$000
e o Tesouro reembolsou a Viação Férrea de 3.690:835$000
havendo um saldo de.................... 3.651:891$000
representado por contas regularmente encaminhadas.

8 e 9 — ESTRADA DE FERRO DO RIACHO

Esta Estrada, com 13,705 km. de extensão, que tem sua linha ligando alguns suburbios desta Capital, era de propriedade da Prefeitura Municipal de Pôrto Alegre e foi entregue ao Govêrno do Estado em liquidação de contas. Êste a entregou à Viação Férrea em 1.º de agôsto de 1933, para administração, conservação e custeio. Os seus resultados são contabilizados separadamente da rêde geral da Viação Férrea, por não existir ainda nenhum ato do Govêrno da União que autorize a sua incorporação, e para mais fácil apreciação foram criadas duas contas:

Capital — que apresenta um saldo de 1.001:423$670.

Custeio — Esta conta, que desde o início apresenta saldo devedor, atingiu no fim do exercício a 1.133:315$600, assim discriminado:

1933	188:054$700
1934	705:411$800
1935	33:125$100
1936	151:668$400
1937	55:055$600
Total	1.133:315$600

11 e 15 — VARIANTE DE BARRETO

As despesas feitas com esta obra estão incluídas entre os compromissos do Govêrno do Estado, como contra-partida dos créditos feitos à Empresa contratante, em virtude de dispor o contráto que o Tesouro pagará àquela Emprêsa em apólices estaduais.

A importância dos trabalhos já executados monta a.... 48.193:127$290, sendo pela Viação Férrea 2.907:232$090 e pela Empresa Gruen & Bilfinger Ltda. 45.285:895$200.

O Govêrno do Estado entregou à Empresa contratante, em apólices, o valor de 39.005:156$800.

MUNICIPALIDADES

O saldo desta conta, em 31 de dezembro de 1937, montava a 45:754$190, assim discriminado:

Pôrto Alegre	7:369$300
São Leopoldo	5:652$400
Caxias	375$300
Santo Ângelo	1:768$700
Passo Fundo	2:015$300
Palmeira	24$700
São Vicente	138$810
Jaguarí	823$400
Uruguaiana	8:707$420
Rosário	476$700
São Gabriel	17:335$360
Dom Pedrito	872$300
Bom Jesús	194$500
Total	45:754$190

CONTAS A RECEBER

O saldo desta conta que é de 293:345$120, assim se decompõe:

Saldo em 1.º de janeiro	200:020$200
Débitos durante o ano	1.180:132$900
Total	1.380:153$100
Cobranças realizadas	1.086:807$980
Saldo em 31 de dezembro	293:345$120

JEWISH COLONISATION ASSOCIATION

Com esta Companhia, que tem sua séde em Erebango, e que explora o tráfego do ramal ferroviário que liga esta estação a Quatro Irmãos, séde da colônia israelita, é mantido intercâmbio de material rodante e feitos os reparos de que carece êsse material e sua locomotiva. Em 31 de dezembro existia um crédito a favor dessa companhia de 1:597$400.

FERRO-CARRIL CENTRAL DEL URUGUAY

Afim de registar separadamente o movimento de tráfego mutuo de viajantes com a Ferro Carril Central del Uruguay Ltd., foi criada esta conta, que apresentava um saldo de 2:405$500 a favor da Ferro-Carril, em 31 de dezembro.

TRÁFEGO MUTUO RODOVIÁRIO

Afim de registar o tráfego mutuo rodoviário para os municípios de Alfredo Chaves, Prata, Palmeira e Iraí, foi criada esta conta, onde são escriturados os transportes de passageiros, bagagens, encomendas e mercadorias destinadas ou procedentes daquelas localidades. O movimento do ano de 1937, atingiu a 440:616$400, conforme a seguinte discriminação por mês:

Janeiro	51:923$800
Fevereiro	40:832$700
Março	46:775$700
Abril	36:444$500
Maio	32:031$500
Junho	27:321$500
Julho	24:600$000
Agôsto	21:751$800
Setembro	27:541$400
Outubro	34:008$300
Novembro	41:066$100
Dezembro	56:319$100
Total	440:616$400

Em 1936 a renda dêsses transportes alcançou a ...... 144:006$500.

EMPRÊSA CONSTRUTORA GRUEN & BILFINGER LTDA.

Esta firma é a contratante da construção da variante de Barreto, cuja obra está financiando de acôrdo com os dispositivos do contrato assinado em 27 de junho de 1933.

Para registo das operações que mantém a Viação Férrea com essa Emprêsa, foram criadas duas contas distintas: uma devedora, em que são debitados os materiais fornecidos e serviços prestados, e que apresenta um saldo de 2.252:637$630, a segunda, credora, para registo do custo da

construção, que é fornecido em fôlhas mensais, acompanhadas de documentação das despesas, cuja verificação está a cargo da 5.ª Divisão. O seu movimento até 31 de dezembro proximo findo era o seguinte:

Trabalhos executados até 31 de dezembro de 1937:

Despesa segundo as fôlhas mensais de julho de 1933 a dezembro de 1937.....	27.620:312$600	
Comissão de 10%.........	2.762:031$200	
Idem, de 3%............	828:609$200	
Idem, de 3½%...........	1.364:900$000	
Juros de 9%.............	274:380$700	
Juros de móra............	2.032:897$680	
Resgate de "coupons"....	4.679:860$000	
Desagios	5.737:054$820	
Soma..........	45.300:046$200	
A deduzir:		
Pela venda de apólices superior a 2 pontos acima do tipo 85	14:151$000	45.285:895$200
Pagamentos efetuados pelo Govêrno do Estado.....................		39.005:156$800
Saldo a favor da Emprêsa......		6.280:738$400

DEPÓSITO DE PROVISÕES PARA RISCOS

Em face do vulto da despesa com que arcava a Viação Férrea para seguros, cêrca de 600 contos anuais, foi proposta por esta Diretoria ao Govêrno do Estado a criação do fundo de Provisões para Riscos, tornando-se a Viação Férrea a própria seguradora de seus bens, iniciando o depósito de 50:000$ mensais no Banco do Rio Grande do Sul, em conta especial. Em 31 de dezembro o crédito desta conta alcançava o total de 1.273:677$800.

SEGURO COLETIVO DOS FUNCIONÁRIOS

Desde 1.º de agôsto de 1934 acha-se em vigor o seguro de vida proposto pela Sul América Companhia Nacional de Seguros de Vida, sendo o prêmio descontado em fôlhas de vencimentos à razão de 1$275 por conto de réis.

A contribuïção, por ano, vem sendo a seguinte:

1934	88:756$800
1935	457:062$900
1936	544:277$800
1937	630:066$900

Nem todos os sinistros têm sido pagos por intermédio da Viação Férrea, visto que os desta capital são liquidados diretamente entre a Cia. e os herdeiros. O número total de sinistros liquidados porém, até 31 de dezembro último, atingiu a 326, sendo

Viação Férrea	312	1.267:000$000
Cooperativa	14	101:000$000
Soma	326	1.368:000$000

O total de prêmios pago foi de 1.720:164$400.

CAUÇÕES

Atendendo ao grande desenvolvimento do serviço de cauções, em conseqüência do vultô de aquisições de materiais, foi dividido êste título em duas contas distintas: a primeira, "Cauções em Dinheiro", apresentou um saldo, em 31 de dezembro, de 146:772$610 e a segunda, "Cauções em Títulos", para receber o movimento em títulos e valores diversos, alcançou no fim do exercício a 3.971:688$300.

CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES

Desde a criação da Caixa de Aposentadoria e Pensões, como medida de economia e em virtude de acôrdo com a Diretoria da Viação Férrea, os documentos da despesa da Caixa eram revisados pela Contabilidade da Viação e os pagamentos eram processados por conta da receita que esta arrecadava, entrosando-se, assim, no seu movimento geral. Em meiados do ano de 1937, a Junta Administrativa resolveu, porém, modificar o sistema, e ficou convencionado que os processos sejam remetidos diretamente à Tesouraria, com o respectivo numerário, constando o seu movimento e escrituração de um livro "Caixa" especial.

O movimento registado durante o ano de 1937, está assim expresso:

Contribuïção dos empregados..............	2.053:115$100
Contribuïção da Viação Férrea............	2.053:115$100
Quota de Previdência (taxa de 2%).........	1.979:124$300
Arrecadações diversas	267:240$700
Soma............................	6.352:595$200

DIFERENÇA DE CÂMBIO

Esta conta recebe as diferenças entre as taxas adotadas, provisòriamente, para escrituração do custo dos materiais importados, e as definitivas, pelas quais são efetuados os pagamentos.

O saldo credor desta conta em 31 de dezembro era de 1.225:101$100, e foi transferido para Lucros e Perdas.

AJUSTE DE INVENTÁRIOS

Esta conta regista as diferenças encontradas no confronto da escrita dos armazéns com as quantidades realmente encontradas, verificadas em balanços períodicos. O saldo credor, no fim do exercício, foi 42:778$200.

LUCROS E PERDAS

O saldo desta conta que era de 19.114:951$430 em 1.º de janeiro de 1937, sofreu alterações no decorrer do ano e apresentava a 31 de dezembro o valor de 15.037:289$620.

CONTAS A PAGAR

O valor total das contas processadas durante o ano, em número de 7.194, elevou-se a 39.769:719$600.

INDENIZAÇÕES A PAGAR

Nesta conta são registados os processos para indenizar o público pelo valor de mercadorias, avariadas ou incendiadas, como determina o Decreto n.º 2.681, de 7 de dezembro de 1912:

Durante o ano, os processos registados foram:

Por conta da Viação Férrea.........	231:615$300
Por conta dos empregados...........	5:061$000
Total.....................	236:676$300

SALÁRIOS NÃO PROCURADOS

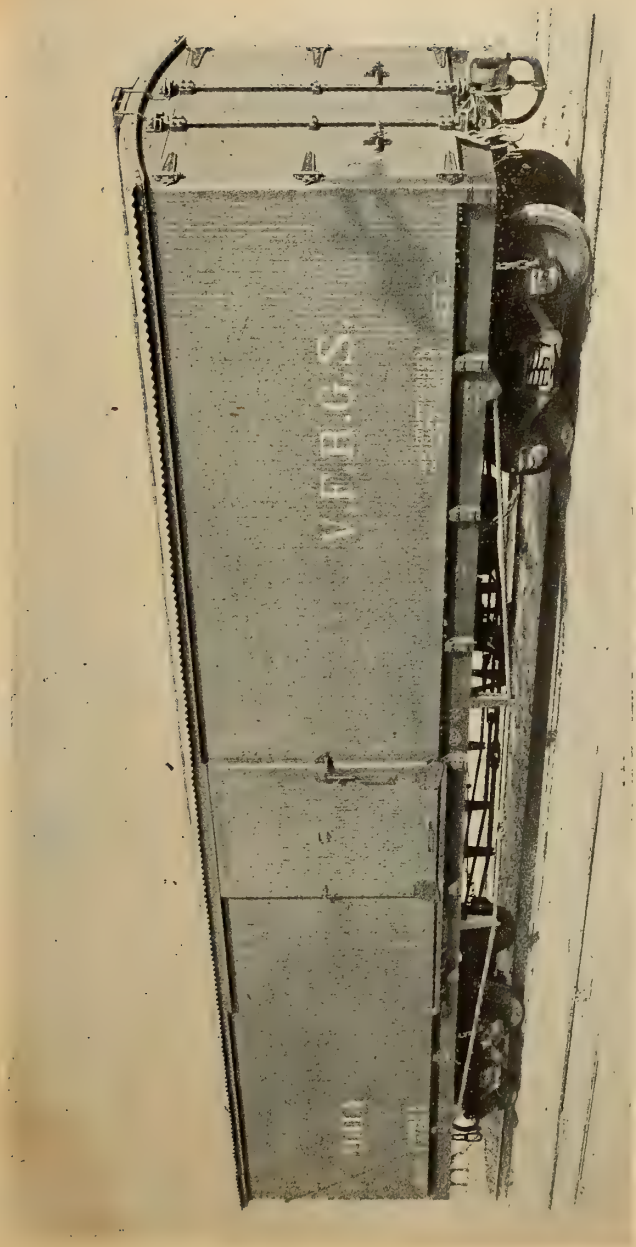
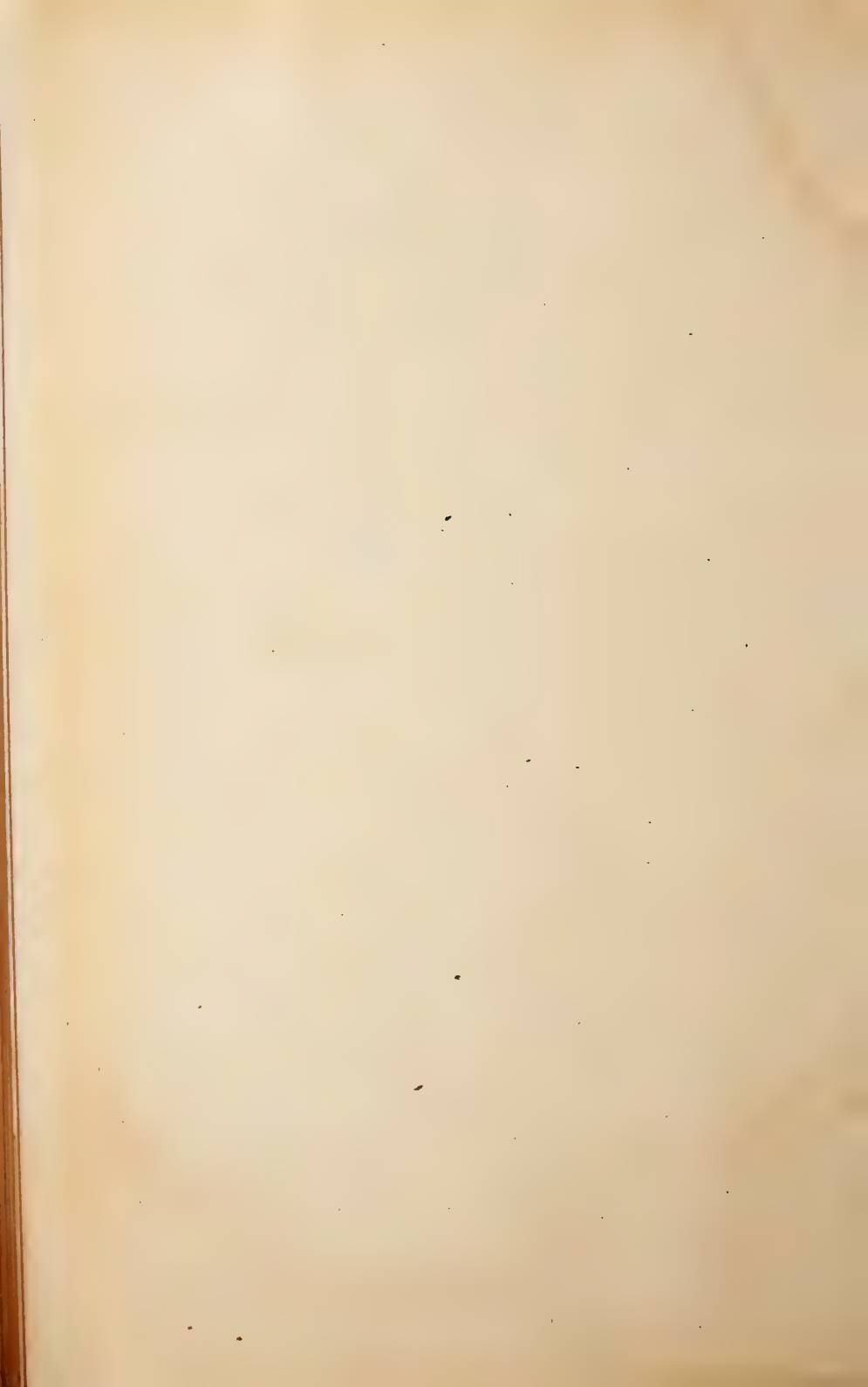
Esta conta recebe os salários do pessoal, não procurados na primeira viagem do Pagador, por transferência da conta "Fôlhas de Vencimentos", que deve ser encerrada cada mês para mais fácil controle dos seus saldos.

Passados dois anos, os vencimentos e salários não procurados no decurso dêsse período, são transferidos para a Caixa de Aposentadoria e Pensões, em virtude do que dispõe o Decreto n.º 20.465, de 1.º de outubro de 1931, art. 8, item 4.

O saldo que passa para o exercício de 1937 é de .... 56:010$800.

COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA

O montante das transações realizadas durante o ano, com esta Instituïção, pode-se resumir nestes títulos gerais:

Saldo em 1.º de janeiro de 1937............		2.487:852$250
Crédito:		
Fornecimentos ao pessoal..	22.695:683$800	
Quotas de ações...........	480:933$400	
Cobranças na Tesouraria..	17:473$100	
Transferência de salários..	3:299$800	
Hospitalizações e medicamentos fornecidos	32:314$200	
Pernoites de animais......	1:540$500	
Abastecimento de trens especiais	40:514$800	
Carros - restaurantes (50 % dos prejuízos)	40:900$500	
Fornecimentos diversos ...	12:282$800	23.324:942$900
Soma do crédito..............		25.812:795$150

Um dos novos vagões fechados.

Débito:

Pagamentos efetuados diretamente	23.301:000$000	
Idem de s/conta à Caixa de Aposentadoria e Pensões	305:332$800	
Idem, idem, à Cia. Sul América	35:056$600	
Vencimentos de pessoal e trabalhos executados.....	15:553$500	
Materiais fornecidos	71:345$600	
Transportes efetuados	323:073$700	
Diversos	10:278$000	24.061:640$200
Saldo credor em 31 de dezembro..		1.751:154$950

Continuaram em vigor os favores concedidos pelo Aviso n.º 68, de 17 de março de 1931, do sr. Ministro da Viação, os quais são os seguintes:

1.º — transporte gratuíto para as mercadorias destinadas aos empregados;
2.º — abatimento de 50% nos fretes das mercadorias destinadas aos armazéns da Cooperativa;
3.º — abatimento de 75% nas passagens e bagagens dos empregados da Cooperativa, quando em serviço de distribuïção de mercadorias.

CONSELHO NACIONAL DO TRABALHO

De conformidade com o disposto no art. 14 do Decreto n.º 20.465, de 1.º de outubro de 1931, a Viação Férrea está descontando mensalmente, do pagamento a ser efetuado à Caixa de Aposentadoria e Pensões, a quota de 3% da renda prevista na letra e) do art. 8, para ser recolhida à Delegacia Fiscal, neste Estado, o que está sendo feito.

No decurso do exercício essa quota rendeu 63:633$600.

ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO-RIO GRANDE

A Viação Férrea mantêm com esta Estrada, constituida pelas linhas que compõe a rêde Paraná-Santa Catarina, relações de tráfego mutuo e intercâmbio de material rodante e, por seu intermédio, com a Estrada de Ferro Sorocabana.

O saldo a favor da Viação Férrea em 31 de dezembro era de 111:246$200.

CIA. ITALO-BRASILEIRA DE SEGUROS GERAIS

Esta Companhia é concessionária da venda de bilhetes de seguro contra acidentes, aos passageiros, e abona uma comissão de 10% à Viação Férrea e outra de $030 por bilhete vendido aos empregados bilheteiros.

O total de bilhetes vendidos durante o ano foi de 134.754, que ao preço de $300 por unidade, importou em 40:426$200.

INDENIZAÇÕES POR ACIDENTES DO TRABALHO

Em conseqüência da lei n.º 3.724, de 15 de janeiro de 1919, reformada pelo Decreto n.º 24.637, de 10 de julho de 1934 que estabelece sob novos moldes as obrigações resultantes dos acidentes do trabalho e dá outras providências, e que se acha vigorando desde 21 de maio de 1935, de acôrdo com o parecer da Inspetoria Regional do Ministério do Trabalho, dispendeu a Viação Férrea, no exercício relatado, a importância de 324:290$700 com assistência médica, hospitalar, indenizações e diárias pagas aos funcionários vítimados por acidentes no trabalho.

A despesa acima indicada assim se desdobra por espécie:

Indenizações :		
Por lesões permanentes..........	56:948$900	
Por lesões parciais permanentes.	14:938$800	
Por lesões totais................	9:864$000	
Por morte	49:748$000	
Por lesões temporárias.........	6:615$000	138:114$700
Salários:		
1.ª Divisão	1:018$100	
2.ª Divisão	25:624$100	
3.ª Divisão	33:163$600	
4.ª Divisão	28:402$700	
Estudos e construções..........	3:330$100	91:538$600
Assistência médica e hospitalar:		
1.ª Divisão	1:364$800	
2.ª Divisão	50:557$700	
3.ª Divisão	26:354$000	
4.ª Divisão	16:360$900	94:637$400
Total...........................		324:290$700

III PARTE

2.ª DIVISÃO

TRÁFEGO

TRÁFEGO, MOVIMENTO E TELÉGRAFO

Quadro comparativo das despesas do tráfego, por espécie, nos anos de 1937 e 1936

ESPÉCIE DA DESPESA	ANOS		DIFERENÇA	
	1937	1936	Mais	Menos
Superintendência	1.453:233$300	1.255:023$200	228:210$100	—
Custeio da Secção de Reclamações	58:422$800	45:293$100	13:129$700	—
Inspetoria do Telégrafo e Oficina telegráfica	639:088$300	517:343$550	121:744$750	—
Papelaria	370:606$800	322:527$700	48:079$100	—
Agentes	2.101:897$500	1.788:192$300	313:705$200	—
Telegrafistas	2.099:264$000	1.739:715$800	359:548$200	—
Telefonistas	15:873$400	17:820$300	—	1:946$900
Conferentes	1.864:173$500	1.600:746$700	263:426$800	—
Manobreiros	319:533$300	265:378$400	54:154$900	—
Guarda-chaves	1.220:732$050	1.054:785$400	165:946$650	—
Trabalhadores e serventes	1.528:631$550	1.375:678$300	152:953$250	—
Guardas e rondas	750:512$900	661:946$500	88:566$400	—
Abastecimento das estações	650:329$500	616:961$400	33:368$100	—
Fiscais de trens	140:476$300	112:731$000	27:745$300	—
Condutores de trens de passageiros	359:363$000	309:104$000	50:259$000	—
Condutores de trens de carga	760:750$100	600:491$000	160:259$100	—
Guarda-freios de trens de passageiros	358:571$200	324:707$800	33:863$400	—
Guarda-freios de trens de carga	969:422$500	827:117$400	142:305$100	—
Bagageiros	270:578$900	244:948$400	25:630$500	—
Camareiros	111:229$100	97:933$200	13:295$900	—
Limpadores de carros	179:250$700	156:473$400	22:777$300	—
Abastecimento de trens	342:226$300	322:926$600	19:299$700	—
Indenizações por extravios e avarias	102:220$300	444:913$400	—	342:693$100
Indenizações por animais mortos na linha	—	—	—	—
Indenizações por ferimentos pessoais	67:926$500	43:513$100	24:413$400	—
Colisões e descarrilamentos	96:826$800	72:241$100	24:585$700	—
Aluguel do material rodante	48:845$000	28:570$000	20:275$000	—
Impressões de bilhetes	72:509$600	61:682$100	10:827$500	—
Carros restaurantes	40:900$500	37:335$400	3:565$100	—
Despesas de viagem	302:145$100	270:223$600	31:921$500	—
Despesas diversas	425$500	6:260$600	—	5:835$100
Total	17.295:966$300	15.192:584$750	2.453:856$650	350:475$100
Diferença para mais	—	—	2.103:381$550	—

A diferença total de 2.103:381$550, para mais, é proveniente do desenvolvimento dos transportes, que exigiu maior número de empregados.

DADOS PRINCIPAIS REFERENTES AO SERVIÇO DO TRÁFEGO

Apesar da sensível falta de vagões, os transportes, durante o ano de 1937, foram efetuados com a possível regularidade, tendo sido atendidos, de acôrdo com as previsões estabelecidas, os pedidos de vagões.

Peso útil retribuido

Em 1937	599.198.325 kgs.
Em 1936	533.200.362 kgs.
Diferença para mais.....	65.997.963 kgs.

Custo dos serviços do Tráfego, por tonelada-quilômetro

Em 1937	28,86 réis
Em 1936	28,49 réis
Diferença para mais.....	0,37 réis

Número de toneladas-quilômetro por empregado

Em 1937	180.535
Em 1936	166.677
Diferença para mais.........	13.858

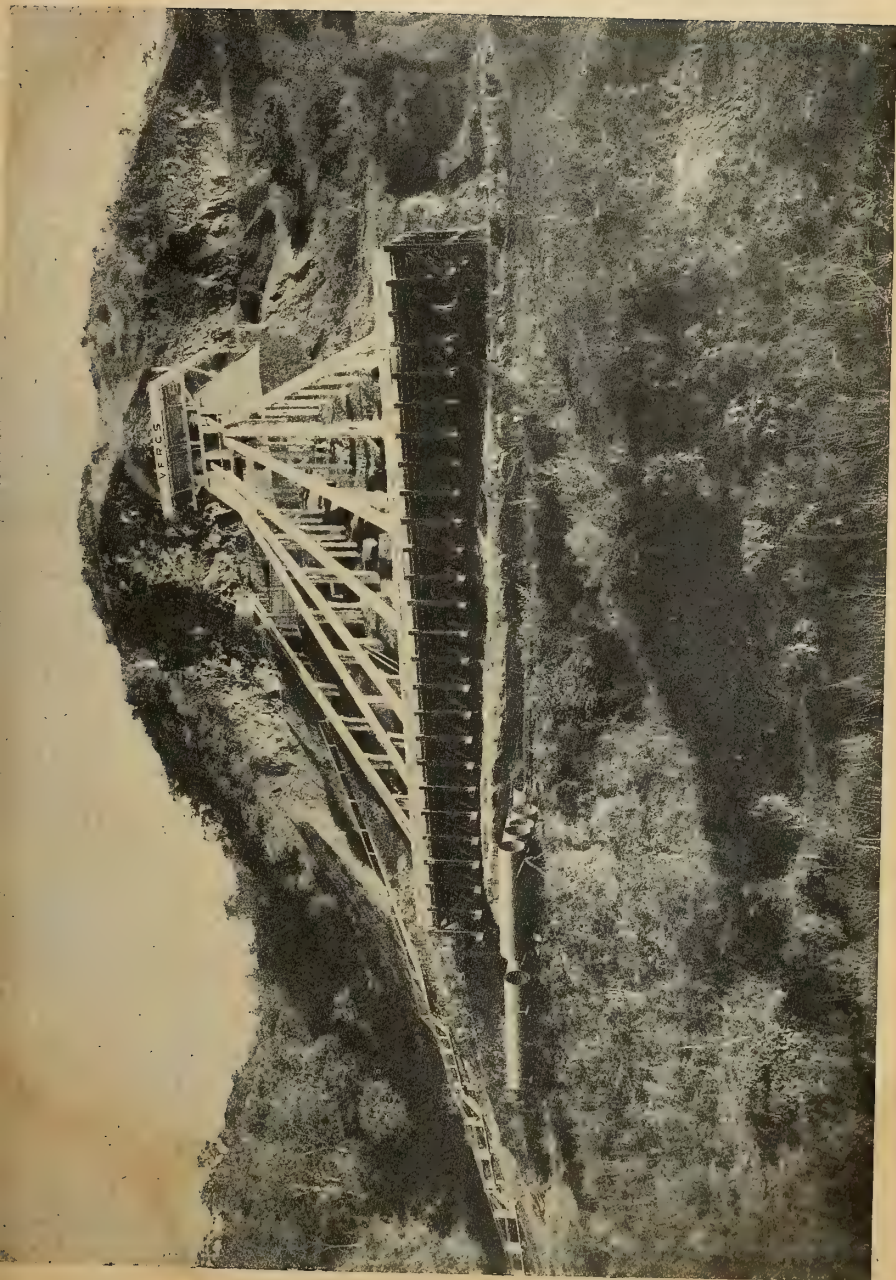
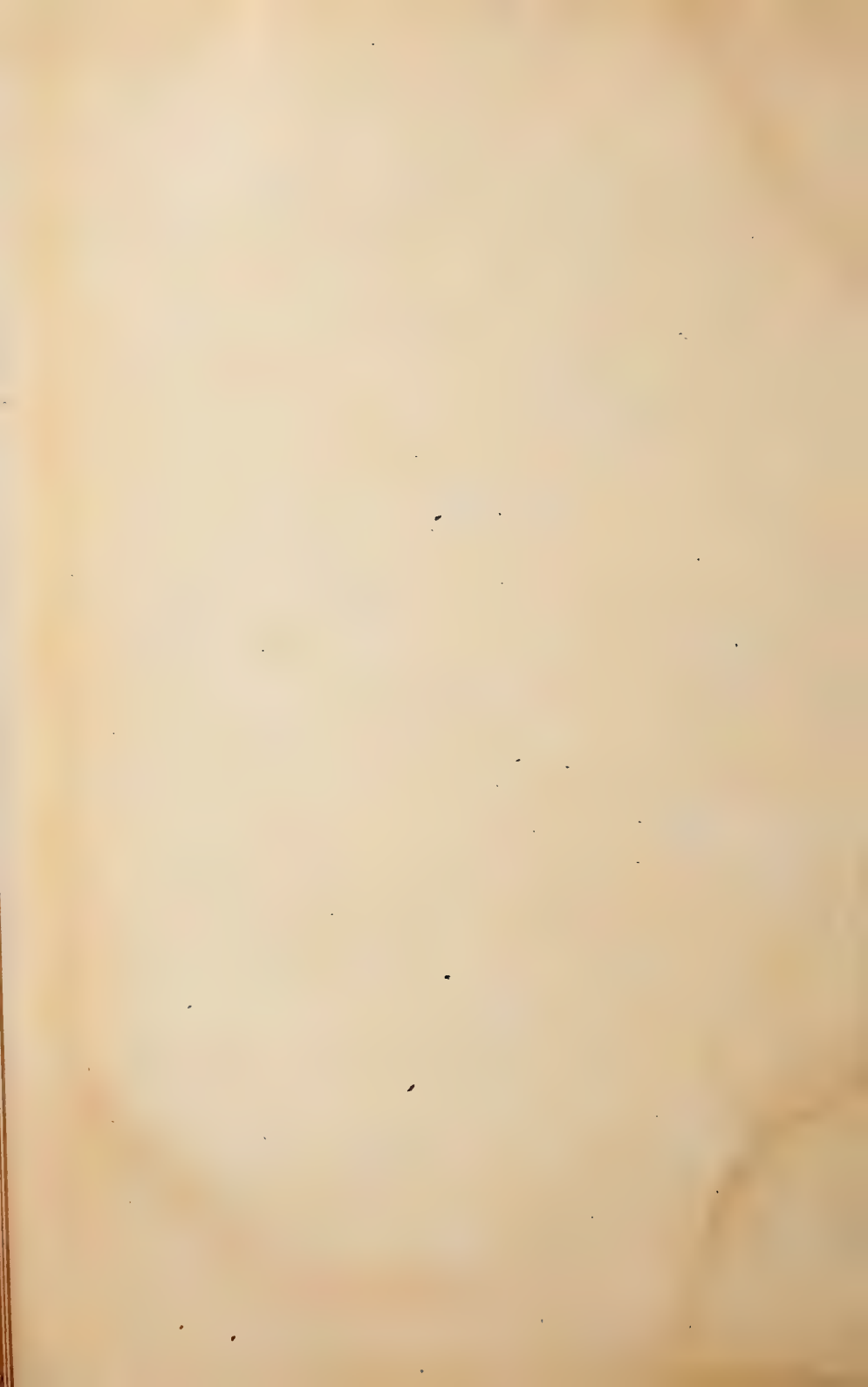
Indenizações pagas

Em 1937	236:676$300
Em 1936	71:530$000
Diferença para mais.....	165:146$300

Incendios de vagões

Em 1937	38
Em 1936	48

A diferença para menos foi de 10 incendios, como se verifica do quadro seguinte:

ESPECIFICAÇÃO	ANOS	
	1937	1936
Princípios de incendios, sem prejuízo......	20	29
Princípios de incendios, com prejuízo......	17	19
Incendios totais	1	—
Total dos incendios............	38	48

Novas instalações da pedreira da Volta do Felizardo
Km. 4 — Linha de Santa Maria - Marcelino Ramos

Movimento de passageiros, animais e toneladas-quilômetro de bagagens, encomendas e mercadorias — Serviço remunerado

MÊSES	N.º DE PASSAGEIROS		Número de animais	TONELADAS-QUILÔMETRO		
	1.ª classe	2.ª classe		Bagagens	Encomendas	Mercadorias
Janeiro	99.329	84.860	28.347	42.830	476.206	38.537.115
Fevereiro	99.737	82.867	33.578	37.750	470.921	33.586.209
Março	104.621	93.336	36.824	52.446	545.797	31.645.997
Abril	76.725	84.565	44.102	35.015	461.656	38.654.539
Maio	76.471	78.843	52.168	35.883	475.098	38.642.972
Junho	78.014	85.861	44.138	32.874	539.024	40.682.278
Julho	90.970	79.213	30.141	33.825	483.336	36.671.714
Agôsto	76.224	70.419	36.925	40.098	463.170	36.899.713
Setembro	92.402	75.294	17.442	31.072	455.689	38.255.232
Outubro	93.324	77.659	21.638	29.863	476.332	39.484.561
Novembro	93.711	76.214	17.711	31.074	488.999	40.872.320
Dezembro	107.118	83.496	24.024	51.532	627.169	40.067.405
Totais de 1937	1.088.646	972.627	387.038	454.262	5.963.397	454.000.055
Totais de 1936	784.614	894.720	267.926	431.158	5.443.385	420.496.781
Diferenças em 1937	+ 304.032	+ 77.907	+ 119.112	+ 23.104	+ 520.012	+ 33.503.274

Movimento de passageiros, animais em trens de passageiros e toneladas-quilômetro de bagagens, encomendas e mercadorias — Serviço não remunerado

MÊSES	N.° DE PASSAGEIROS		Número de animais	TONELADAS-QUILÔMETRO		
	1.ª classe	2.ª classe		Bagagens	Encomendas	Mercadorias
Janeiro	6.691	4.606	27	4.395	59.289	6.912.008
Fevereiro	5.059	2.968	12	4.309	52.264	6.170.237
Março	5.825	4.109	23	4.045	50.848	4.645.762
Abril	5.972	4.048	38	6.675	72.524	7.003.062
Maio	5.655	4.420	21	2.999	70.978	6.768.232
Junho	6.590	4.880	42	4.891	70.168	8.868.095
Julho	6.753	5.924	23	3.543	103.077	7.233.525
Agôsto	8.125	7.041	19	1.223	69.838	7.602.618
Setembro	6.979	5.278	25	5.162	82.135	7.686.017
Outubro	9.346	5.766	22	5.892	121.664	10.530.635
Novembro	12.139	6.546	26	1.100	97.550	10.322.916
Dezembro	14.522	9.156	34	1.971	72.853	10.324.564
Totais de 1937	93.656	64.742	312	46.205	923.188	94.067.671
Totais de 1936	62.415	52.120	325	59.120	798.008	79.081.094
Diferenças em 1937	+ 31.241	+ 12.622	— 13	— 12.815	+ 125.180	+ 14.986.577

Movimento do último sexênio — Serviço remunerado

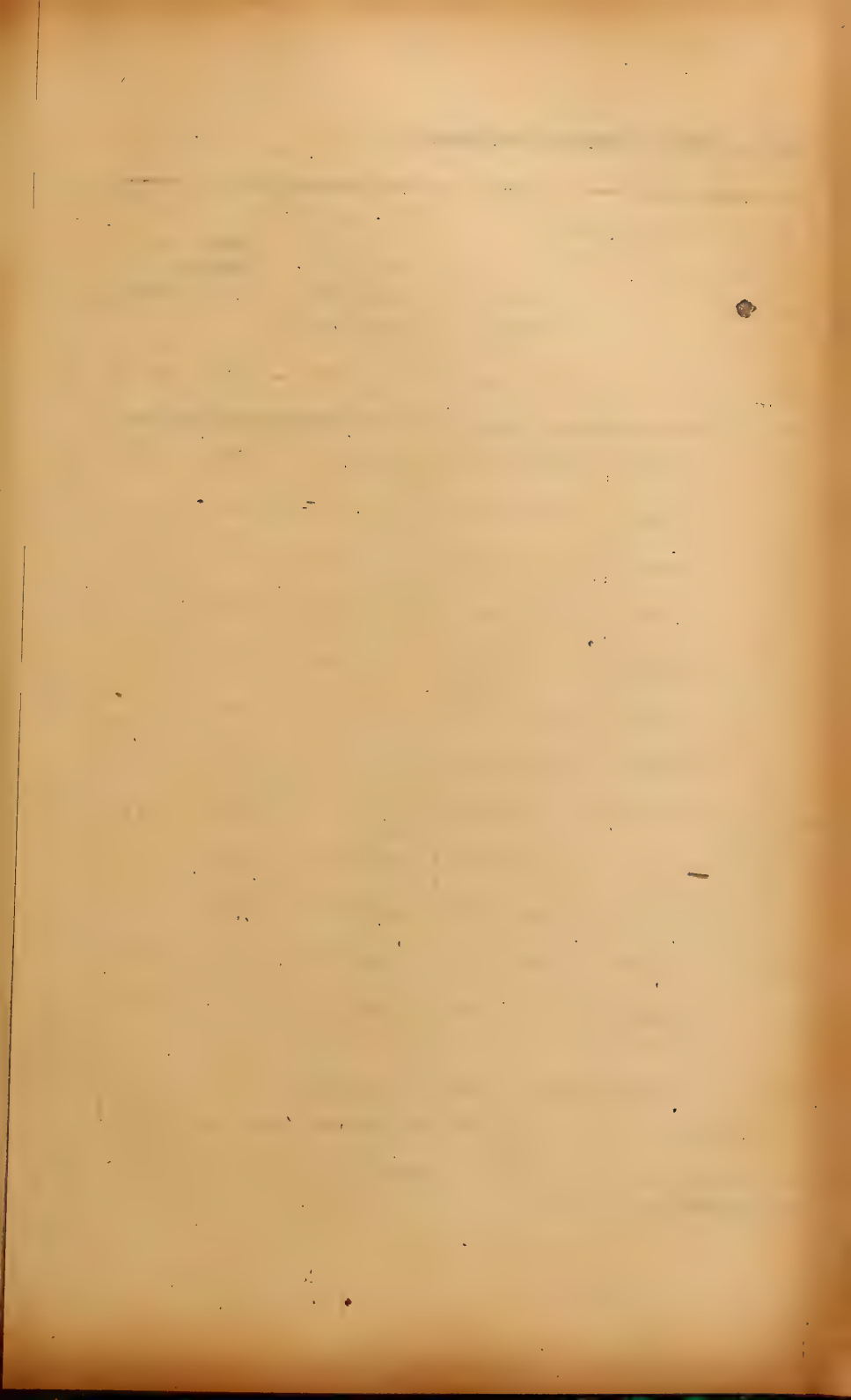
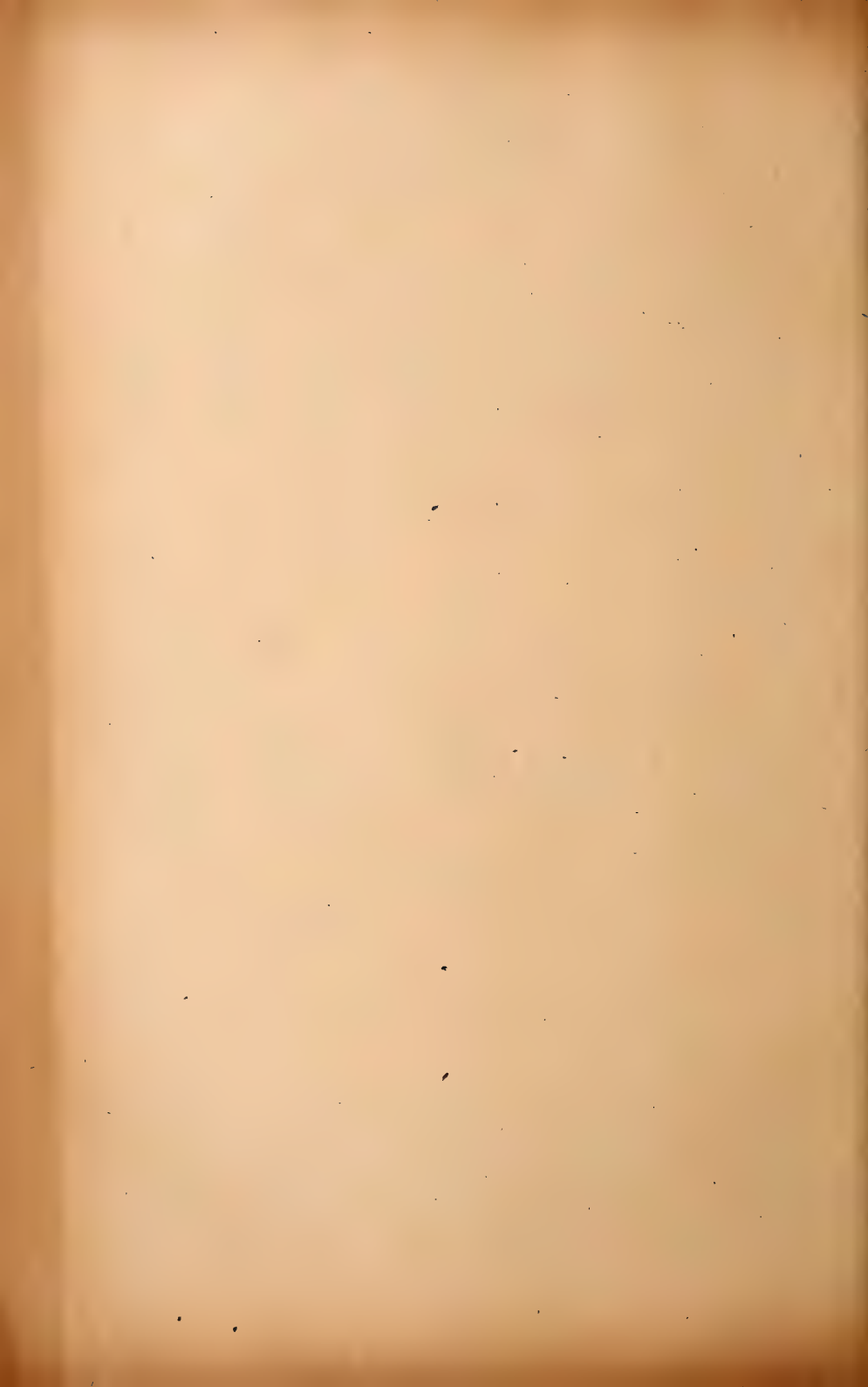
PASSAGEIROS

ANOS	NÚMERO			RECEITA		Percurso médio Quilômetros
	1.ª classe	2.ª classe	TOTAL	Por passageiro	Por passageiro-quilômetro	
1932........	543.904	961.904	1.505.808	8$235	$070	117,0
1933........	527.758	755.450	1.283.208	8$820	$083	106,5
1934........	551.605	777.149	1.328.754	9$041	$082	109,8
1935........	612.460	815.743	1.428.203	8$816	$083	106,4
1936........	784.614	894.720	1.679.334	8$700	$084	103,1
1937........	1.088.646	972.627	2.061.273	8$874	$083	106,4

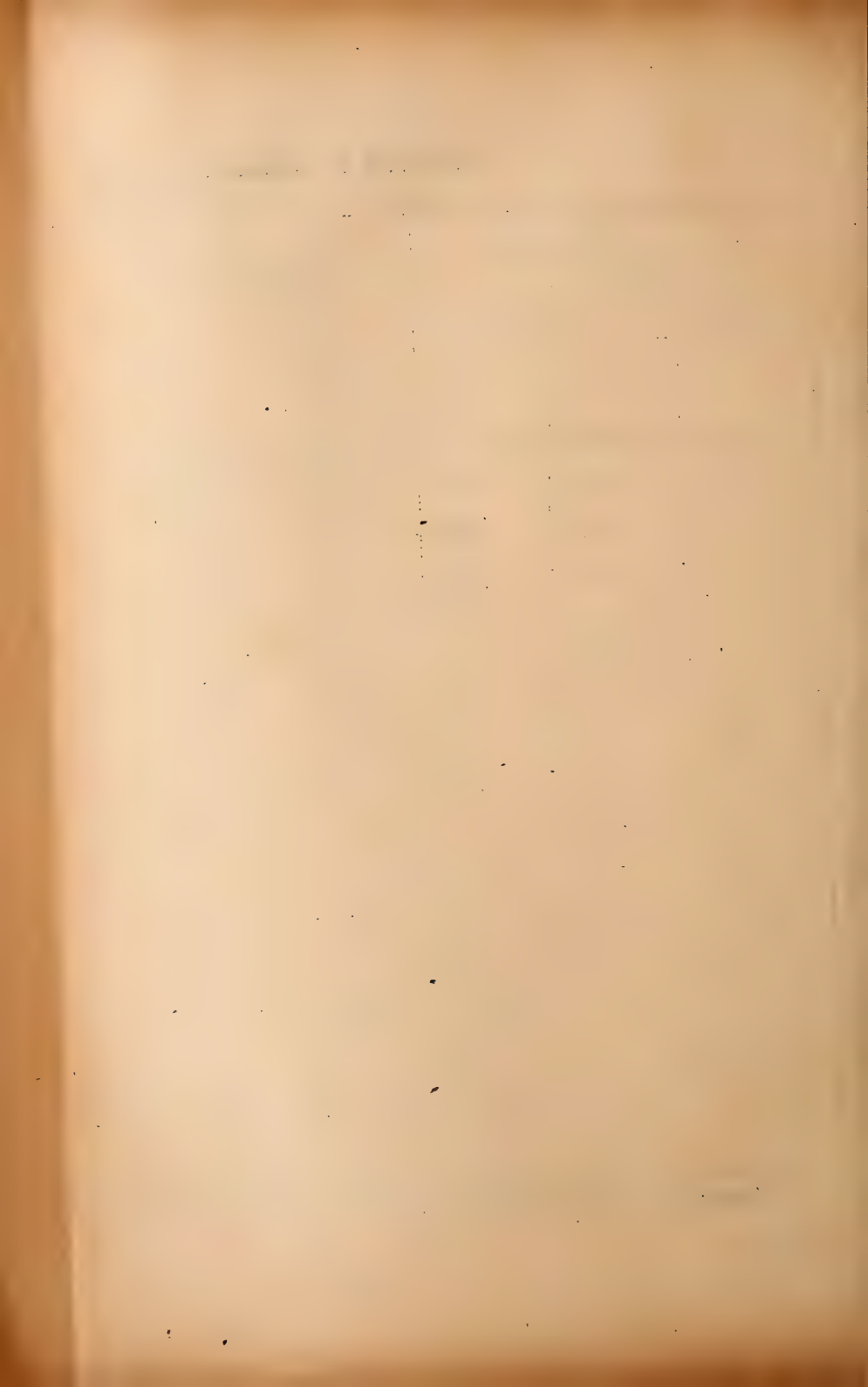
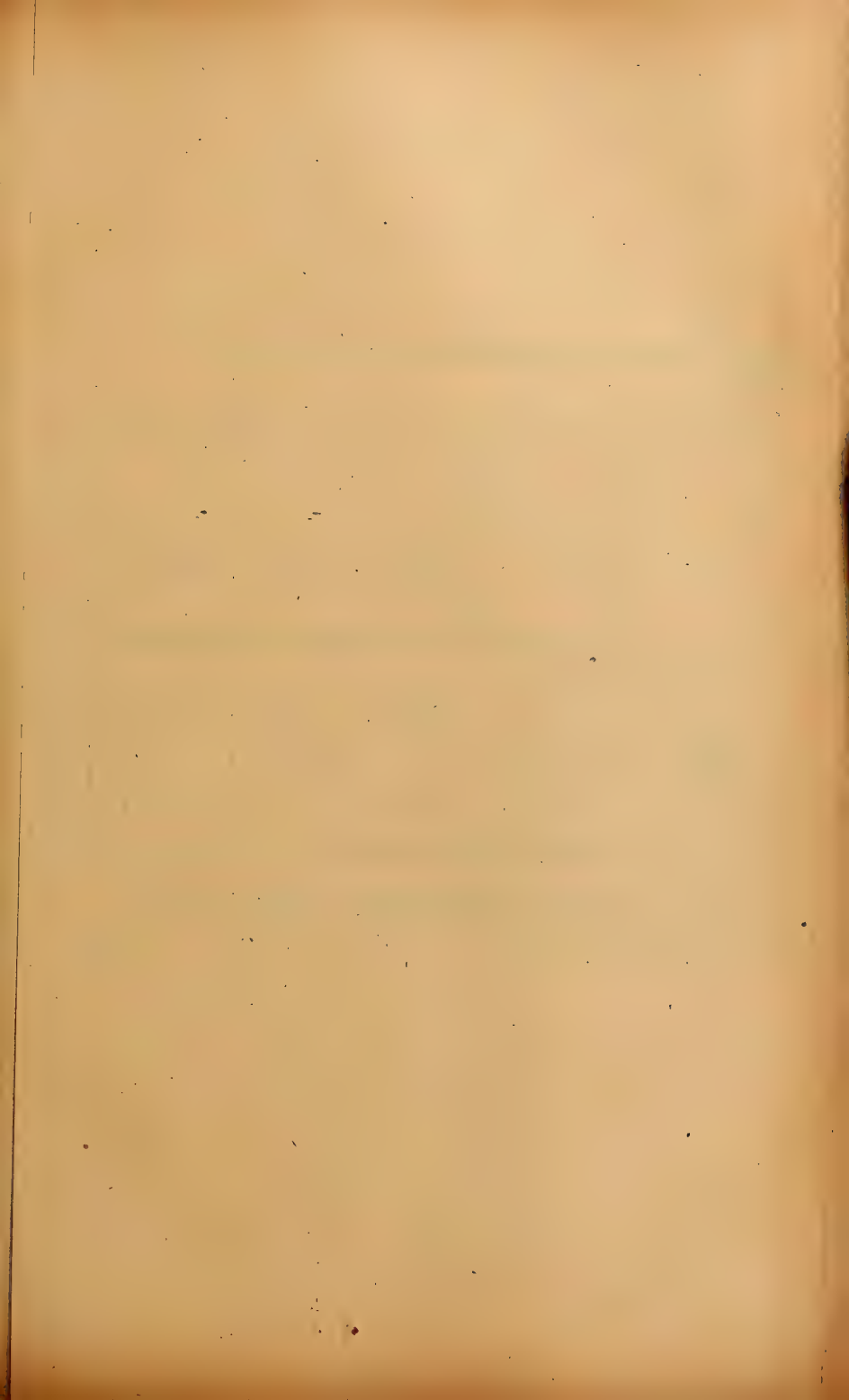
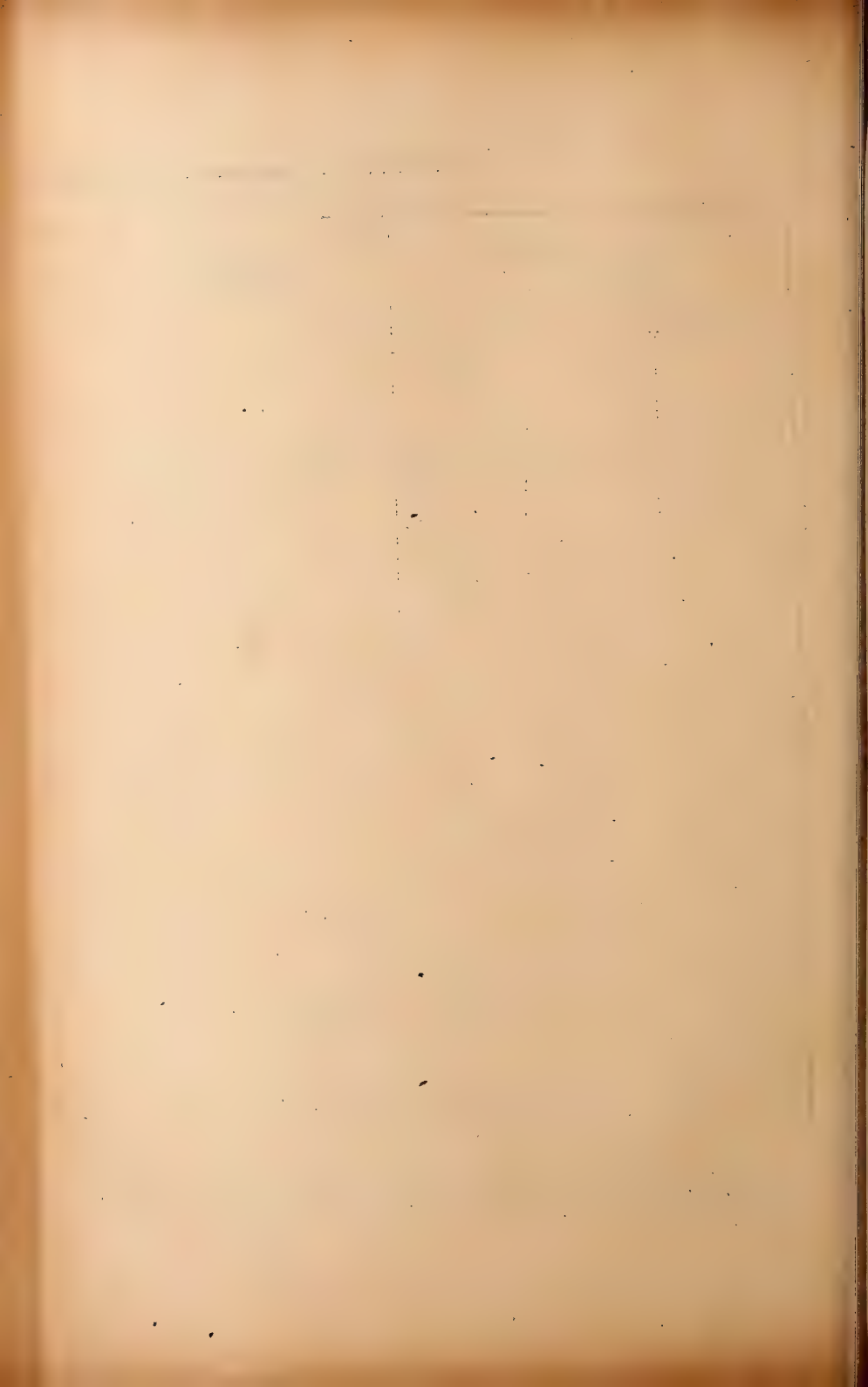
BAGAGENS

ANOS	Toneladas	Toneladas-Quilômetro	RECEITA			Percurso médio Quilômetros
			TOTAL	Por tonelada	Por tonelada-quilômetro	
1932........	1.262,415	389.098	244:880$300	193$978	$629	308
1933........	1.509,104	460.980	327:095$100	216$748	$710	305
1934........	1.293,160	400.822	277:855$500	214$873	$693	310
1935........	1.374,596	470.006	316:296$600	230$101	$673	342
1936........	1.353,655	431.158	300:685$500	222$128	$697	319
1937........	1.345,701	454.262	316:592$300	235$261	$697	338

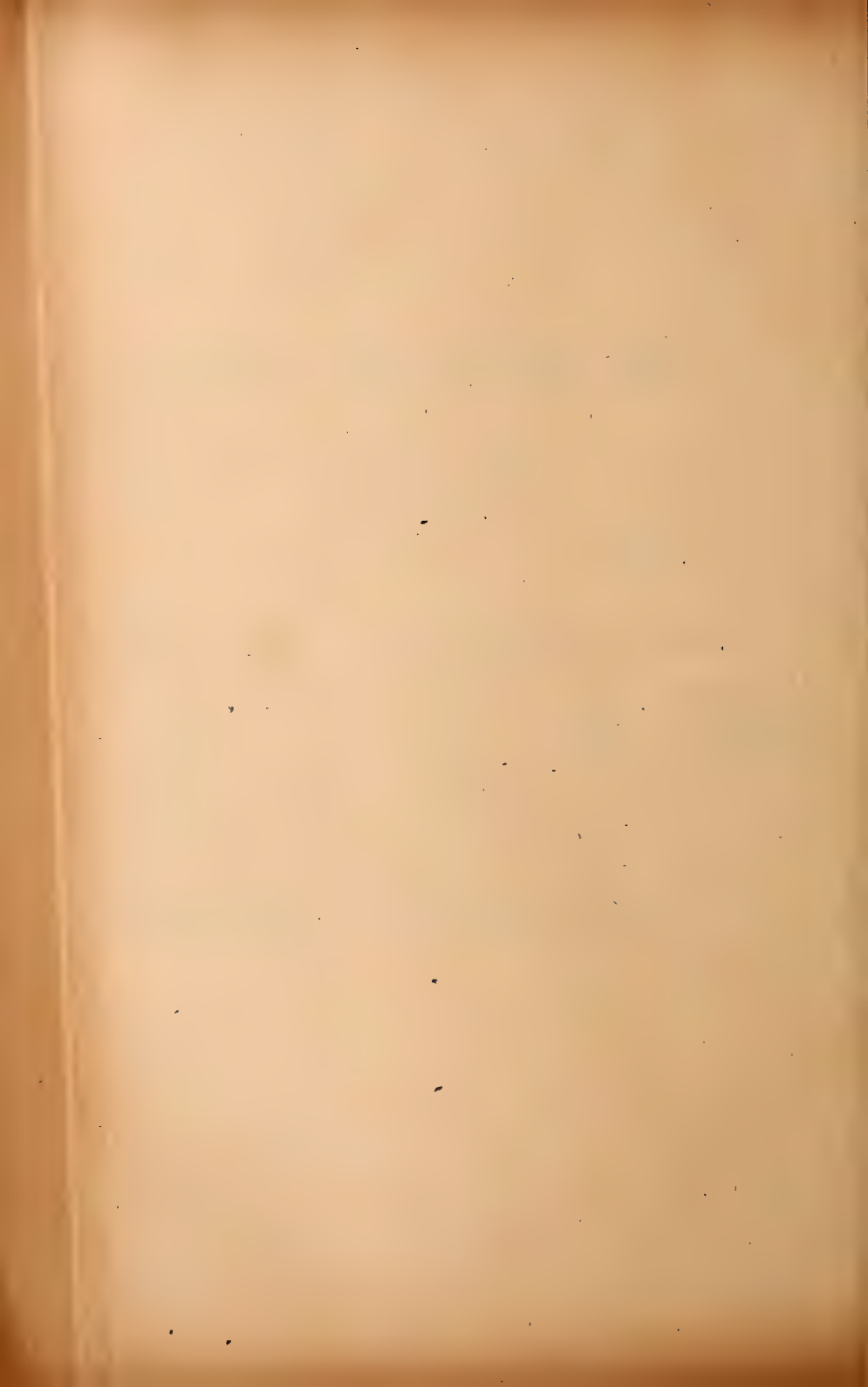
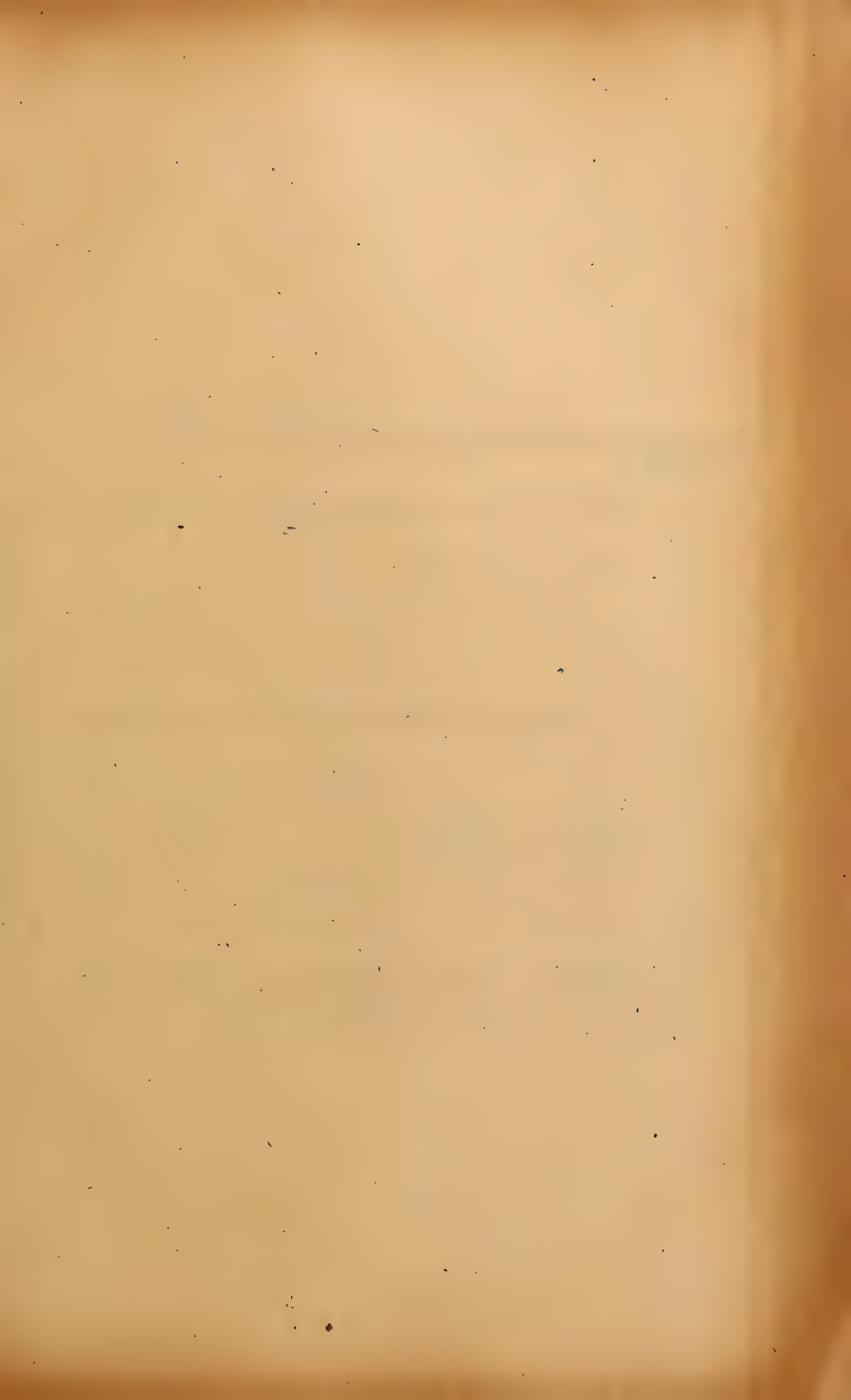
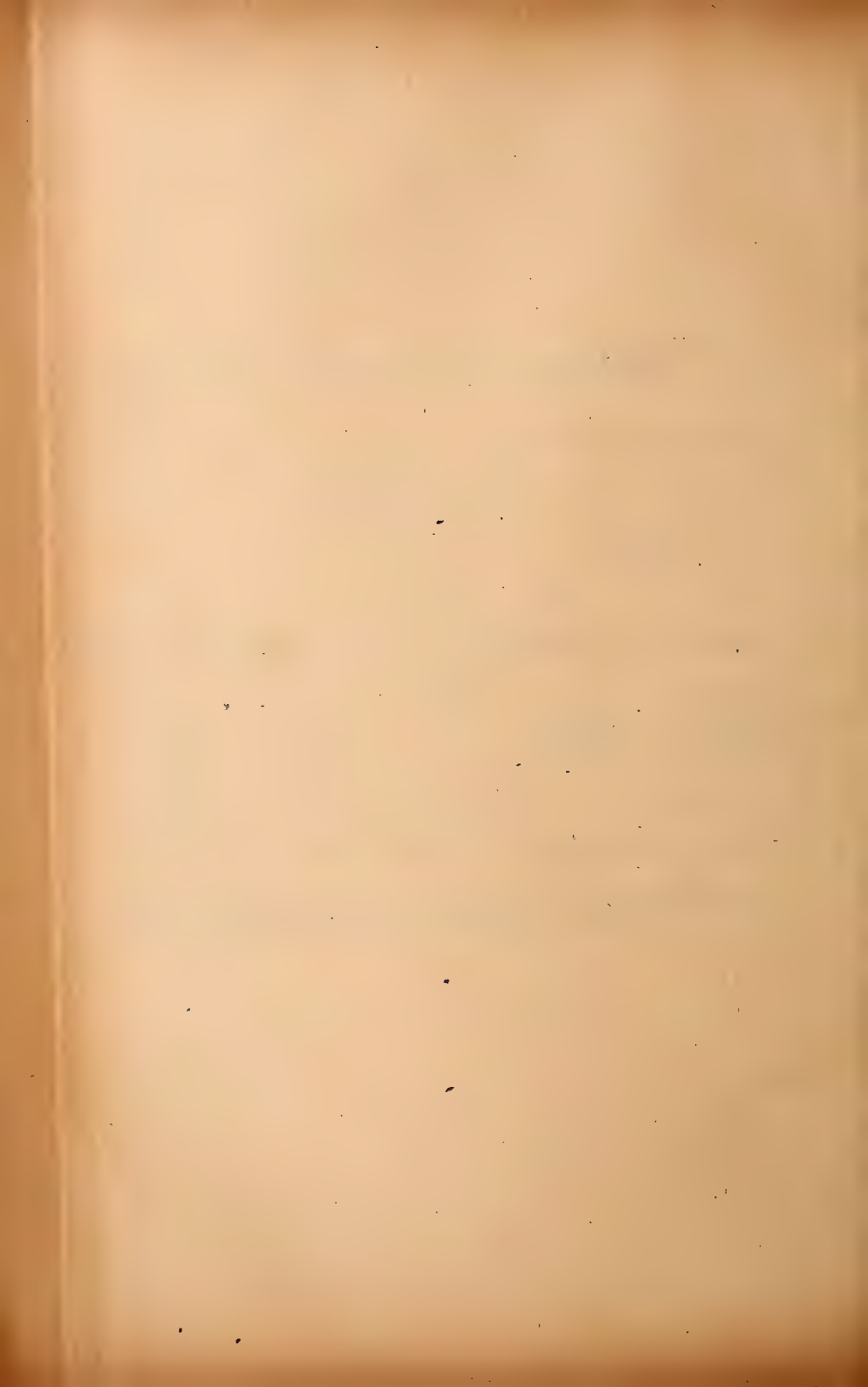
ENCOMENDAS

ANOS	Toneladas	Toneladas-Quilômetro	RECEITA			Percurso médio Quilômetros
			TOTAL	Por tonelada	Por tonelada-quilômetro	
1932........	24.458,372	4.673.100	3.194:019$900	130$590	$683	191
1933........	21.702,612	3.976.993	2.700:270$400	124$421	$679	183
1934........	22.306,172	4.050.108	2.659:472$900	119$225	$657	182
1935........	25.016,314	4.592.758	2.902:803$800	116$036	$632	184
1936........	29.039,396	5.443.385	3.587:115$900	123$025	$659	187
1937........	32.257,924	5.963.397	3.937:961$700	122$077	$660	185

Movimento de mercadorias nos anos de 1937 e 1936 — Serviço retribuído

MÊSES	TONELADAS		TONELADAS-QUILÔMETRO		RECEITA						PERCURSO MÉDIO QUILÔMETROS	
					TOTAL		POR TONELADA		POR TONELADA-KM.			
	1937	1936	1937	1936	1937	1936	1937	1936	1937	1936	1937	1936
Janeiro	121.513	110.978	38.537.115	35.461.244	5.058:825$500	4.332:506$200	41$632	39$039	$131	$122	317	319
Fevereiro ..	103.454	105.296	33.586.209	34.385.041	4.348:312$900	4.389:049$100	42$031	41$683	$129	$125	325	327
Março	101.676	105.075	31.645.997	34.054.156	4.496:778$000	4.560:754$300	44$227	43$405	$142	$134	311	324
Abril	122.547	105.950	38.654.539	34.550.177	5.223:602$500	4.483:529$000	42$625	42$317	$135	$129	315	326
Maio	125.985	104.117	38.642.972	34.069.334	4.905:595$700	4.276:988$500	38$938	41$079	$127	$125	307	327
Junho	134.253	97.798	40.682.278	31.229.540	5.457:649$500	4.146:377$000	40$652	42$397	$134	$133	303	319
Julho	109.320	114.203	36.671.714	36.536.542	4.720:834$800	4.622:072$900	43$184	40$473	$129	$126	335	319
Agôsto	110.784	107.829	36.899.713	36.137.905	4.756:097$000	4.765:246$100	42$931	44$193	$129	$132	333	335
Setembro ..	111.018	108.827	38.255.232	36.453.298	4.690:838$300	4.798:111$200	42$253	44$089	$123	$132	345	335
Outubro	116.679	92.971	39.484.561	30.553.142	5.360:152$400	4.156:417$500	45$939	44$706	$136	$136	338	328
Novembro ..	113.015	111.925	40.872.320	37.268.850	5.383:227$300	4.911:737$500	47$633	43$884	$132	$132	362	333
Dezembro ..	121.775	119.979	40.067.405	39.797.552	5.381:077$200	5.339:146$700	44$189	44$501	$134	$134	329	331
Totais e médias	1.392.019	1.284.948	454.000.055	420.496.781	59.782:991$100	54.781:936$000	42$947	42$633	$132	$130	326	327

Observa-se, neste quadro, que a tonelagem transportada foi maior e a receita por tonelada-quilômetro também maior, em 1937.
O percurso médio da tonelada-quilômetro, que em 1936 foi de 327 quilômetros, baixou para 326, em 1937.

Tráfego mútuo com as estradas de ferro do Norte — Passageiros, bagagens, encomendas e mercadorias procedentes do Norte

DESIGNAÇÃO	NÚMERO DE PASSAGEIROS		VOLUMES		PESO-KGS.		DIFERENÇA EM 1937		
	1937	1936	1937	1936	1937	1936	Número de passageiros	Volumes	Peso-Kgs.
Passageiros de 1.ª classe...	6.299	6.170	—	—	—	—	+ 129	—	—
Passageiros de 2.ª classe...	11.310	10.942	—	—	—	—	+ 368	—	—
Bagagens e encomendas...	—	—	20.686	8.601	646.106	229.897	—	+ 12.085	+ 416.209
Mercadorias	—	—	106.252	166.278	23.629.224	17.726.954	—	— 60.026	+ 5.902.270
TOTAIS..........	17.609	17.112	126.938	174.879	24.275.330	17.956.851	+ 497	— 47.941	+ 6.318.479

NOTA — No pêso, estão incluídos todos os transportes; porém, no número de volumes, estão excluídos os transportes por conta dos Governos.
Por êste quadro verifica-se que houve aumento de 497 passageiros e 6.318,479 toneladas e decréscimo de 47.941 volumes.

Tráfego mútuo com as estradas de ferro do Norte — Passageiros, bagagens, encomendas e mercadorias destinadas ao Norte

DESIGNAÇÃO	NÚMERO DE PASSAGEIROS		VOLUMES		PESO-KGS.		DIFERENÇA EM 1937		
	1937	1936	1937	1936	1937	1936	Número de passageiros	Volumes	Peso-Kgs.
Passageiros de 1.ª classe...	6.625	5.150	—	—	—	—	+ 1.475	—	—
Passageiros de 2.ª classe...	12.743	9.623	—	—	—	—	+ 3.120	—	—
Bagagens e encomendas...	—	—	9.412	17.122	370.026	166.225	—	— 7.710	+ 203.801
Mercadorias	—	—	218.164	192.643	25.892.144	15.136.690	—	+ 25.521	+ 10.755.454
TOTAIS..........	19.368	14.773	227.576	209.765	26.262.170	15.302.915	+ 4.595	+ 17.811	+ 10.959.255

NOTA — No pêso, estão incluídos todos os transportes; porém, no número de volumes, estão excluídos os transportes por conta dos Governos. O quadro acima mostra que o número de passageiros, o número de volumes de mercadorias, bagagens e encomendas e as respetivas tonelagens foram maiores, em 1937.

SECÇÃO DE RECLAMAÇÕES

Os serviços da Secção de Reclamações foram bem atendidos durante o ano, tendo sido feita a liquidação dos processos dentro dos prazos regulamentares. Para isso muito contribuiram a segurança e rapidez das sindicancias e as medidas de organização e fiscalização postas em prática.

INDENIZAÇÕES TOTAIS PAGAS

Em 1937	236:676$300
Em 1936	71:530$000
Para mais	165:146$300,

conforme se depreende do quadro a seguir:

Indenizações processadas pela Contabilidade e realmente pagas nos anos de 1937 e 1936

RESPONSAVEIS	1937	1936	DIFERENÇAS
Indenizações totais pagas..	236:676$300	71:530$000	+ 165:146$300
Por conta da Viação Ferrea	102:658$400	12:617$600	+ 90:040$800
Por conta de provisões para riscos diversos	128:956$900	56:194$700	+ 72:762$200
Por conta de funcionários da Viação Ferrea	4:951$000	2:717$700	+ 2:233$300
Contas a receber..........	110$000	—	+ 110$000

Deram lugar a essas indenizações as seguintes causas:

CAUSAS	1937		1936		DIFERENÇAS	
	Importancias pagas	Percentagens sôbre o total	Importancias pagas	Percentagens sôbre o total	Mais	Menos
Incendios	128:957$700	54,49	56:194$700	78,57	72:763$000	—
Acidentes	98:185$200	41,48	9:795$300	13,69	88:389$900	—
Extravios	5:554$100	2,34	2:963$500	4,15	2:590$600	—
Furtos e roubos	192$500	0,09	107$100	0,14	85$400	—
Goteiras nos carros	1:490$500	0,63	376$500	0,54	1:114$000	—
Maus carregamentos	1:112$100	0,48	520$000	0,73	592$100	—
Água por frestas	—	—	848$500	1,18	—	848$500
Avarias por motivos diversos	308$700	0,13	614$400	0,85	—	305$700
Violação	450$000	0,19	—	—	450$000	—
Avarias por querozene	44$000	0,01	—	—	44$000	—
Deterioração	381$500	0,16	110$000	0,15	271$500	—
TOTAIS	236:676$300	100,00	71:530$000	100,00	166:300$500	1:154$200
Diferença para mais	—	—	—	—	165:146$300	—

Pelo quadro da página anterior verifica-se que, no total das indenizações pagas em 1937, houve um excesso de 165:146$300 sôbre o ano anterior, tendo, para isso, concorrido em sua maior parte, as rúbricas de incendios e acidentes.

LEILÃO DE SÓBRAS

No mês de agôsto foi efetuado leilão das mercadorias abandonadas, de acôrdo com o artigo 159 das Instruções Regulamentares, tendo produzido o total de 10:750$000.

SÓBRAS EXISTENTES

Existem no depósito de sóbras, em Pôrto Alegre, 481 volumes para serem oportunamente vendidos em leilão.

DESVIOS PARTICULARES

Durante o ano os desvios particulares sofreram as alterações seguintes:

INAUGURADOS

Em setembro — Km. 110,200, da linha de Montenegro a Caxias, requerido pela firma A. Rizzo Irmãos & Cia.; Km. 79,220, da mesma linha, requerido pela firma Joaquim Gabbardo & Cia.

TRANSFERIDOS

Em setembro — Km. 226,720, na estação de Santa Barbara, do sr. Otto Radtke para a firma Radtke & Cia.; Km. 190,420, da linha de Cacequí a Rio Grande, da firma Sigal, Salgado & Cia. Ltda. para a firma M. Sigal.

Em outubro — Km. 379,602, da linha de Santa Maria a Pôrto Alegre, da Sociedade Territorial de Esteio para a Sociedade de Banha Sul Rio Grandense.

FECHADOS

Em janeiro — Km. 1,260, do ramal do Rio dos Sinos a Taquara, de que era usuária a firma Marranghello & Cia.; Km. 3,776, do mesmo ramal, de que era usuária a firma Eugenio Luzzi & Nicolla Rapone.

ESTAÇÕES ELEVADAS DE CLASSE

Em 23 de julho, foram elevadas a 1.ª classe, as seguintes estações de 2.ª classe:

DIRETOR AUGUSTO PESTANA, SÃO LEOPOLDO, TAQUARA, BENTO GONÇALVES, IJUÍ, SANTO ÂNGELO, COUTO, BÔA VISTA DO ERECHIM, ALEGRETE, SÃO GABRIEL, ENG.º IVO RIBEIRO e CARASINHO.

INAUGURAÇÃO DE ESTAÇÃO

Em 1.º de janeiro, foi inaugurada a estação de JOÃO MARCELINO, situada no km. 92, do ramal de Quaraí.

Em 10 de julho, foram inauguradas, a parada CÂNDIDO FREIRE e a estação CRUZEIRO, situadas nos kms. 167 e 178 do ramal de Giruá.

PARADA ABERTA AO TRÁFEGO

No mês de agôsto, foi aberta ao tráfego, a parada ARROIO MIRANDA, situada no km. 363, da linha de Santa Maria a Marcelino Ramos.

PARADA ELEVADA A ESTAÇÃO

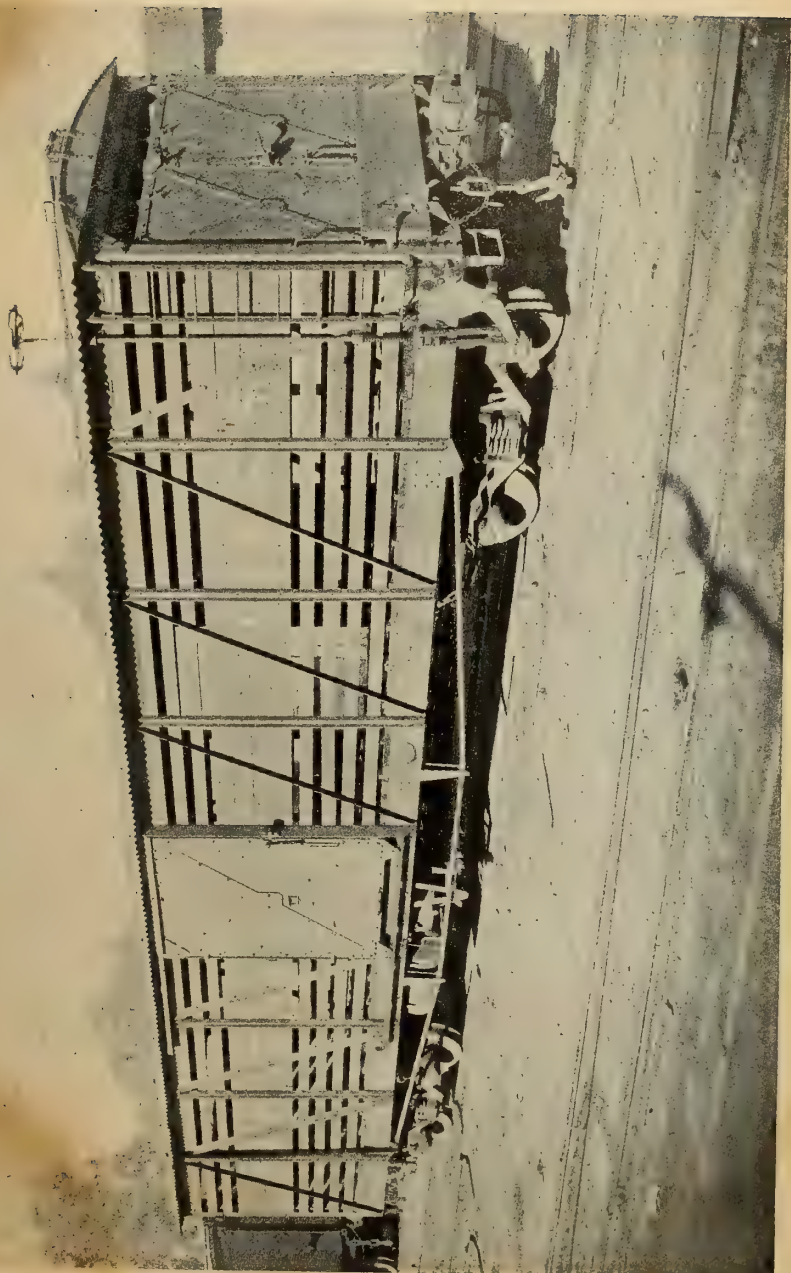
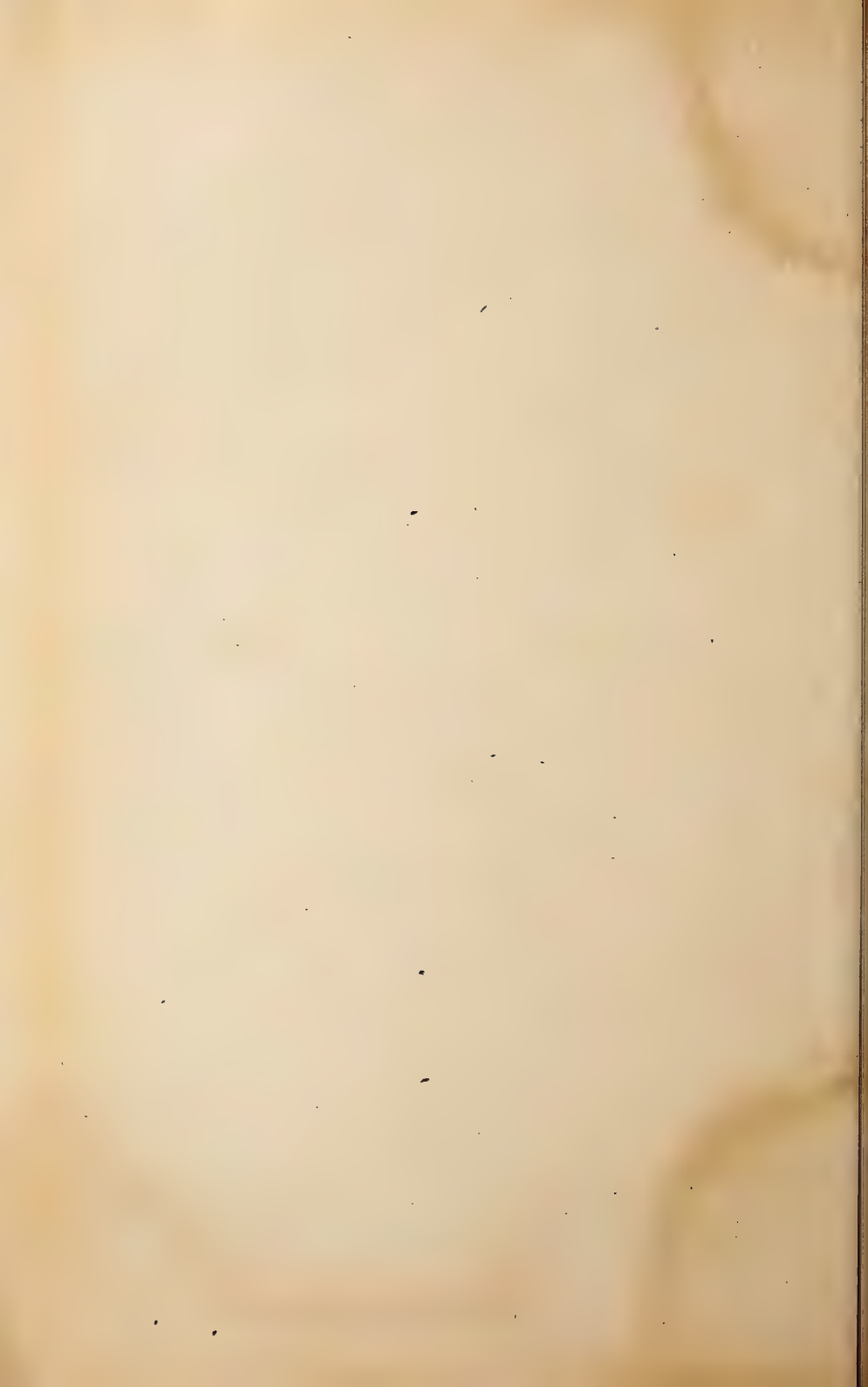
Foi eleveda à categoria de estação de 5.ª classe, a parada NAVEGANTES, situada no km. 339, da linha de Santa Maria a Pôrto Alegre.

ESTRIBO ABERTO AO TRÁFEGO

No mês de janeiro, foi aberto ao tráfego, em caráter provisório, um estribo no km. 339, da linha de Cacequí a Rio Grande.

INTERRUPÇÕES DO TRÁFEGO

Durante o ano de 1937, houve as seguintes interrupções do tráfego, motivadas por desmoronamentos e inundações:

Fevereiro, 19 — Devido enchente na BGS a linha achava-se arrombada nos seguintes quilômetros: 403,800 — 469,240 e no ramal de Jaguarão entre Carvalho de Freitas e Bazilio. O trem P-43 regressou de José Sartori para Seival onde os passageiros almoçaram. Trem M-46 regressou de Carvalho de Freitas para Jaguarão. P-42 ficou detido em Bazilio, onde

Um dos novos vagões gradeados.

ficou suprimido. M-45 foi suprimido e M-46 suprimido de Carvalho de Freitas a Bazilio.

Fevereiro, 20 — Devido enchentes ficou interrompido o tráfego entre Bazilio e Cerro Chato, não tendo por êsse motivo, corrido os trens P-43 e N-41.

Fevereiro, 21 — As 10,30 horas o encarregado de Maquinista Maura foi informado que no km. 30 tinha caído uma barreira, ficando a linha desimpedida às 18,00 horas.

Março, 1.º — Entre Santa Maria e Pedreira, no km. 6,600, depois da passagem do P-21 às 8,37 horas, desmoronou um pedaço de aterro próximo a banqueta da linha, não dando passagem a trens. A interrupção se prolongou até às 14,40 horas.

Março, 16 — A linha no quilômetro 489,500, 492,250 e 592,500 esteve arrombada pelas águas. O A-42 ao passar por êsse último ponto descarrilou, verificando-se a ruptura do eixo. Foi feita a baldeação do trem P-43 com o P-46. Foram suprimidos os trens P-45, A-47 e A-48. A linha no local do arrombamento deu passagem aos trens com muito cuidado no dia 17 e no dia 18 a linha ficou completamente restabelecida podendo os trens trafegar com marcha regulamentar.

O trem P-47 chegou em Carvalho de Freitas às 13,42 horas, partindo às 19,50 horas, com atrazo total de 6,03 horas; motivou êsse atrazo ter caído sôbre a linha uma pedra com cerca de 3.000 kgs. no km. 21,400. A linha esteve interrompida das 13,00 horas às 19,30 horas.

Abril, 26 — O trem P-32 chegou em Palma às 10,50 e partiu às 15,43 horas, atrazando 4,50 horas por ter caído uma barreira no km. 208,900.

Junho, 27 — Foi interrompido o tráfego pela Variante de Barreto devido chuvaradas, ficando restabelecida para o tráfego normal no dia 28 de julho.

Junho, 29 — A linha no km. 154,200, entre São Simão e Côrte, esteve arrombada pelas águas num boeiro existente naquele quilômetro, oferecendo perigo à passagem de trens. O restabelecimento deu-se às 16,50 horas.

Julho, 8 — No km. 110,700 do ramal de Santiago, caíu uma barreira, atrazando o trem P-36 em J. Lobo d'Avila em 1,52 horas, ficando a linha desimpedida às 10,40 horas.

Julho, 18 — Devido fortes chuvas, as águas atingiram o leito da linha no km. 190,200 ao km. 190 + 350, entre Tigre e Passo Novo, ocasionando arrombamento do boeiro existente no quilômetro 189,900, ficando o tráfego interrompido. Partiu de Tigre a locomotiva 403 com um carro plataforma para transportar turma e pedras da pedreira para fazer o levantamento da linha, dando passagem provisória às 18,00 horas.

Julho, 21 — O trem PGD que partiu às 21,05 de Curussú para Santiago, regressou do km. 113,200 por ter caído uma barreira no referido quilômetro, ficando a linha desimpedida às 4,00 horas, pela turma 55.

— Pela madrugada caíu uma barreira no km. 1,100 da linha da Serra. Os trens ficaram detidos em Santa Maria. O tráfego foi restabelecido às 7,00 horas. Nos kms. 5,180, 5,810 e 8,100 também cairam pequenas barreiras que foram logo removidas. No km. 93,400 do ramal de Santiago caíu uma grande barreira às 7,50 horas, caíndo outra barreira às 10,00 horas no km. 98,300. A turma 54 providenciou sôbre o desimpedimento da linha, o que se verificou às 11,30 horas. Em consequência o trem P-36 partiu de Curussú com 2,51 horas de atrazo.

Agôsto, 5 — Devido cheia do Rio da Varzea, ficou suspensa, até segunda ordem, a venda de passagens e aceitação de despachos de bagagens, encomendas e generos frescos destino Iraí e Palmeira. O tráfego foi restabelecido no dia 17.

Setembro, 17 — Devido a chuvas torrenciais, caíu uma barreira no km. 58,200, entre Mata e Taquaríchim, sendo o serviço atendido pela turma 50. O trem P-35 atrazou 1,43 horas esperando restabelecimento da linha. Às 9,00 horas as águas arrombaram a linha no km. 64, entre Mata e Taquaríchim, destruindo um boeiro de 6 metros de comprimento por 3 metros de altura; às 14,45 horas foi permitida a passagem de trens no local, tendo sido, para isso, amparada a linha por fogueiras de dormentes.

Setembro, 19 — Devido fortes chuvas as águas levaram o aterro no km. 9,600 entre Novo Hamburgo e Hamburgo Velho, impedindo a linha. O trem P-11 e carro-motor A-5 ficaram detidos em Hamburgo Velho, e os carros-motores A-3 e A-4 correram de Taquara a Hamburgo Velho-Taquara, respectivamente, ficando suprimidos no trecho de Rio dos Sinos a Hamburgo Velho.

Outubro, 1.º — Nos kms. 147,700, 148,100 e 148,200, entre as estações de Bexiga e Lima Brandão, caíram 3 barreiras que impediram a linha. Às 16,10 horas partiu de Lima Brandão o trem L-31 com pessoal da Via Permanente afim de desimpedir a linha o que conseguiram efetuar, dando passagem ao trem P-2 que aguardava o desimpedimento da linha em Lima Brandão. O trem P-2 atrazou em Lima Brandão 25 minutos. O trem L-31, que havia se recolhido a Lima Brandão, para dar passagem ao P-2, voltou novamente ao local para concluir definitivamente o serviço.

Novembro, 8 — Nos kms. 136,400, 123,250 e 109,200, do ramal de Santiago, as águas arrombaram a linha; por êsse motivo o trem P-35 foi baldeado no local com carros fechados e locomotiva do Batalhão Ferroviário. A barreira do km. 136,400 foi retirada às 20.45 horas.

Novembro 15 — No km. 497,500 entre as estações de Barro e Residente Edgard, caíu uma barreira; por este motivo o trem N-22 atrazou em Barro 2,30 horas.

ALTERAÇÕES DE HORÁRIOS

Durante o ano de 1937, foram efetuadas as seguintes alterações nos horários dos trens de passageiros e de carros-motores:

Janeiro, 9 — A partir de 13/1 passou a ser feita mais uma viagem semanal de excursão entre Pôrto Alegre e Canela, sendo a ida às quartas-feiras e o regresso às quintas-feiras.

Janeiro, 12 — A partir de 12/1, passou a efetuar-se mais uma viagem de ida e volta por semana em carro-motor entre Pôrto Alegre e Caxias, sendo a viagem de ida às quartas-feiras e o regresso às quintas-feiras e obedecendo o horário para os carros-motores A-2 e A-1.

Janeiro, 20 — A partir de 23/1 e até segunda ordem, passou a correr, quando necessário, aos sábados, mais um carro-motor de excursão entre Pôrto Alegre e Canela, obedecendo aos prefixos A-16 e A-15.

Fevereiro, 22 — De 26/2 até o dia 8/3, por ocasião da Festa da Uva em Caxias, diàriamente dois carros-motores especiais entre Pôrto Alegre e Caxias e vice-versa.

Fevereiro, 22 — A viagem A-16 aos sábados de Pôrto Alegre a Canela e A-15 às segundas-feiras de Canela a Pôrto Alegre não se realizaram nos dias 27/2 e 1/3.

Março, 6 — A partir de 13/3 foi suprimida a viagem do carro-motor de excursão entre Pôrto Alegre e Canela que estava trafegando a partir de 23 de janeiro.

Março, 11 — Foram suprimidas as viagens dos carros-motores entre Pôrto Alegre e Caxias, a partir de 17/3, que trafegavam no horário das viagens dos carros-motores A-2 e A-1, desde 12/1.

Março, 11 — Foram suprimidos os trens S-41, S-44, S-53 e S-54 do Ramal do Casino, em 15/3.

— Foram suprimidas as viagens semanais dos carros-motores de excursão entre Pôrto Alegre e Canela, a partir de 17/3.

Março, 24 — A partir de 1.º de abril os trens P-5, entre Canela e Taquara, e P-8, de Taquara a Canela, voltaram a cor-

rer três vezes por semana. O P-5 passou a correr às segundas, quartas e sextas-feiras, e o trem P-8 às terças, quintas-feiras e sábados.

Março, 29 — Foram suprimidos, a partir de 1.º de abril, todos os trens de passageiros do ramal do Casino, passando a correr em substituição os carros-motores A-61, A-63, A-65, A-62 e A-64, constantes dos horários então em vigor afixados nas estações.

Abril, 27 — A partir de 1.º de maio, o carro-motor A-82, que faz o transporte de leite e encomenda no ramal do Casino, passou a observar o horário de inverno.

Junho, 14 — A partir de 16 de junho, os trens mixtos do ramal de Quaraí, passaram a observar o seguinte horário: Alegrete parte às 16,55 horas — João Marcelino chega às 21,00 horas — João Marcelino parte às 5,00 horas — Alegrete chega às 9,03 horas.

Junho, 30 — A partir de 10 de julho, foi iniciado o tráfego de trens, em caráter precário, no prolongamento do ramal de Giruá, até Cruzeiro. Na mesma data ficaram suprimidos os trens M-25 e M-26 de Santo Ângelo a Giruá e de Giruá a Santo Ângelo, passando a correr os trens P-23 e P-24 entre Cruz Alta e Cruzeiro.

Julho, 29 — Foi alterado o horário para as viagens de carros-motores no ramal do Casino, creando-se mais viagens, a partir de 10/8.

Agôsto, 7 — Foi alterado, a partir de 10/8, o horário em vigor para o trem de passageiros P-9 que corre de Taquara a Pôrto Alegre, e estabelecido horário para carros-motores da linha de Pôrto Alegre a Canela.

Setembro, 6 — A partir do dia 9 ficaram alterados, em caráter provisório, os horários em vigor desde 10/8 dos carros-motores do Ramal do Casino, passando a efetuar-se 3 viagens diárias em cada sentido.

Setembro, 15 — A partir do dia 16 os carros-motores do Ramal do Casino observaram novos horários, sendo tornado diário o tráfego iniciado em 10/8 e observada mais uma viagem em horário estabelecido.

Outubro, 22 — A partir de 1.º de novembro, o carro-motor A-82 voltou a observar o horário de verão.

Novembro, 11 — A partir do dia 10/11 passaram a correr os trens S-41, S-43, S-47, S-49 e S-51 de Maritima a Vila Siqueira e S-42, S-44, S-46, S-50, S-52, de Vila Siqueira a Maritima, e foram suprimidas as viagens em carros-motores nesse ramal.

— Passou a correr um domingo sim e outro não de Pôrto Alegre a Gramado e volta um carro-motor extraordinário, em horário estabelecido.

Dezembro, 3 — O carro-motor excursão que corria entre Pôrto Alegre e Gramado, passou a correr aos sábados regressando aos domingos.

Dezembro, 22 — Foi regularizado o horário de verão da linha Pôrto Alegre e Canela a partir do dia 23 12, passando os trens P-5 e P-8 a correr diáriamente, menos domingos, e os carros-motores expressos entre Pôrto Alegre e Canela passaram a correr três vezes por semana em cada sentido, sendo que aos sábados, quando necessário, correu mais um carro-motor de Pôrto Alegre a Canela com regresso as segundas-feiras. O carro-motor A-17 entre Canela e Taquara ficou substituído pelo trem P-5, a partir de 24.

ATRAZOS DE TRENS

Durante o ano de 1937, sôbre um total de 11.092 trens de passageiros de horário, tivemos 3.132 trens atrazados, dando assim uma percentagem de 28,2 contra 25,8, no ano anterior.

O atrazo médio por trem demorado foi de 37,7 minutos, contra 40,0, em 1936.

O atrazo médio geral foi de 10,6 contra 10,3, em 1936.

Num total de 4.761 trens mixtos, tivemos 1.406 trens atrazados, dando a percentagem média de 29,5, contra 24,5 em 1936.

O atrazo médio por trem demorado foi de 32,7 minutos, contra 36,9, em 1936.

O atrazo médio geral foi de 9,6, contra 9,0, em 1936.

MOVIMENTO

Durante o ano relatado circularam 51.302 trens em serviço retribuído, com o percurso total de 6.531.285 quilômetros e o percurso médio de 127,3 quilômetros, contra 47.432 trens com o total de 5.950.096 quilômetros e com 125,4 quilômetros de percurso médio, em 1936.

Houve, assim, em 1937, um aumento de 3.870 trens, 581.189 quilômetros de percurso e 1,9 quilômetros de percurso médio.

Em 1937 circularam mais do que em 1936, 3.098 trens de cargas, 294 de animais, 321 trens de passageiros, 132 especiais e 248 de gado vasios e menos do que naquele período 223 trens mixtos.

Em serviço não retribuído, circularam 13.279 trens de serviço, com 943.101 quilômetros de percurso e uma média de

71,0 quilômetros por trem, contra 12.595 trens com percurso de 842.215 quilômetros e uma média de 66,8 quilômetros por trem, em 1936.

NÚMERO DE VEÍCULOS POR ESPÉCIE DE TRENS

O número total de veículos em transporte retribuído foi de 613.791, com a média de 11,9 veículos por trem, contra 560.551 e a média de 11,8 veículos por trem, em 1936.

A média de vagões por trem de carga foi, em 1937, de 14,5 e em 1936 de 14,4, tendo havido, assim, um aumento de 0,1 por trem.

PERCENTAGEM ENTRE VAGÕES CARREGADOS E VASIOS

A percentagem de vagões vasios, em relação aos carregados foi de 38,0 contra 39,0 em 1936, ou seja uma diferença de 1,0 para menos.

Essa percentagem é elevada em virtude do desequilíbrio de tonelagem em quasi tôdas as linhas, obrigando o material a circular vasio.

A percentagem entre o percurso dos vagões carregados e vasios, em 1937, foi de 38,6, contra 38,1, em 1936.

PERCURSO TOTAL E MÉDIO DOS CARROS E VAGÕES

Movimentaram-se, em 1937, 701.851 veículos, com o total de 69.180.196 veículos-quilômetro, contra 649.462 e 62.562.191, em 1936.

Houve, assim, diferença para mais de 52.478 veículos e de 6.618.005 veículos-quilômetro.

APROVEITAMENTO DOS TRENS DE CARGA

A percentagem do aproveitamento dos trens de carga variou durante o ano entre os limites de 82,5 e 86,3.

O aproveitamento médio geral foi de 84,7, isto é, menos 1,1 que em 1936.

A percentagem do aproveitamento não é mais elevada em virtude do grande desequilibrio entre a importação e a exportação, principalmente na linha da Serra, onde as locomotivas seguem, muitas vezes, sem aproveitamento, para voltarem lotadas.

O quadro a seguir discrimina os carregamentos, de conformidade com a espécie das mercadorias.

CLASSIFICAÇÃO DAS MERCADORIAS	ANOS		DIFERENÇAS	
	1937	1936	Mais	Menos
Cereais	6.320	6.351	—	31
Produtos de charqueada	4.425	3.663	762	—
Produtos do país	1.270	1.674	—	404
Outras mercadorias	23.237	20.347	2.890	—
Madeiras	12.619	11.391	1.228	—
Animais	12.503	9.245	3.258	—
Total dos vagões carregados pelos expedidores	60.374	52.671	8.138	435
Armazens (pequenas expedições)	15.772	17.496	—	1.724
Total retribuído	76.146	70.167	8.138	2.159

Diferença real para mais: 5.979 vagões.

Os quadros a seguir discriminam, por espécie, várias parcelas do quadro anterior.

CEREAIS	ANOS		DIFERENÇAS	
	1937	1936	Mais	Menos
Milho	1.147	848	299	—
Feijão	1.109	941	168	—
Trigo	495	661	—	166
Arroz	2.813	3.154	—	341
Diversos	756	747	9	—
Totais	6.320	6.351	476	507

Diferença real para menos: 31 vagões.

PRODUTOS DE CHARQUEADA	ANOS		DIFERENÇAS	
	1937	1936	Mais	Menos
Ossos	788	673	115	—
Chifres	19	19	—	—
Graxa	591	417	174	—
Cinza	14	12	2	—
Charque	2.055	1.756	299	—
Couros salgados	716	669	47	—
Diversos	242	117	125	—
Totais	4.425	3.663	762	—

Diferença real para mais: 762 vagões.

PRODUTOS DO PAÍS	ANOS		DIFERENÇAS	
	1937	1936	Mais	Menos
Lã	880	1.211	—	331
Couros sêcos	266	318	—	52
Diversos	124	145	—	21
Totais	1.270	1.674	—	404

Diferença real para menos: 404 vagões.

Embarcadouro e balança de pesar gado — Guassú - Boi

OUTRAS MERCADORIAS	ANOS		DIFERENÇAS	
	1937	1936	Mais	Menos
Alfafa	1.201	1.199	2	—
Batatas	135	144	—	9
Banha	781	989	—	208
Vinho	2.231	2.006	225	—
Erva mate	150	210	—	60
Fumo	1.381	1.339	41	—
Farinha de trigo	632	610	22	—
Farinha de mandioca	729	712	17	—
Laranjas	87	91	—	4
Diversos	15.911	13.047	2.864	—
Totais	23.237	20.347	3.171	281

Diferença real para mais: 2.890 vagões.

MADEIRA	ANOS		DIFERENÇAS	
	1937	1936	Mais	Menos
Brutas	9.960	9.270	690	—
Aplainadas	985	604	381	—
Para caixas	702	604	98	—
Diversos	972	913	59	—
Totais	12.619	11.391	1.228	—

Diferença real para mais: 1.228 vagões.

INTERCÂMBIO DE VAGÕES COM AS ESTRADAS DO NORTE

Das estradas do Norte (Sorocabana e Rêde Paraná-Santa Catarina), durante o ano próximo findo, trafegaram nas nossas linhas 1.886 veículos, que venceram 107:560$000, correspondendo a 12.622 estadias e 107 multas, assim distribuídas:

DESIGNAÇÃO	Veículos	Estadias	Multas	Importâncias
São Paulo - Rio Grande	822	5.220	53	27:155$000
Paraná	220	1.524	24	12:785$000
Sorocabana	844	5.878	30	67:620$000
Totais......	1.886	12.622	107	107:560$000

Em 1936, êsses números foram de 1.524 veículos, com 11.669 estadias e 354 multas, na importância de 85:355$000.

Nas linhas do Norte, no ano próximo findo, entraram 1.371 veículos da Viação Férrea, que venceram 10.804 estadias e 2.732 multas, na importância de 82:015$000.

INTERCÂMBIO DE VAGÕES COM A JEWISH COLONISATION ASSOCIATION

O movimento de vagões da Jewish em nossas linhas foi de 450, contra 295 em 1936, venceram 4.218 estadias, na importância de 21:090$000, contra 2.967 e 14:835$000, em 1936.

Nas linhas da Jewish Colonisation Association trafegaram 43 vagões da Viação Férrea que venceram 128 estadias, na importância de 640$000.

com o ano de 1936

CLASSIFICAÇÃ[O] TRENS	[DIF]ERENÇA EM 1937			
		PARA MENOS		
	[PERCU]RSO	Quantidade de trens	PERCURSO	
	[M]édias kms. por trem		Total trens-km.	Médias kms. por trem
1.° — Serviço P				
Passageiros	—	—	—	4,9
Mixtos	—	223	18.180	0,4
Especiais passagei	90,7	—	—	—
Gado vasios	52,7	—	—	—
Animais	9,4	—	—	—
Cargas	1,8	—	—	—
Total retribuíd	1,9	223	18.180	—
2.° — Serviço da				
Especiais passageir	0,5	36	6.847	—
Levantamento e so	—	—	—	6,0
Baldeação	—	5	275	3,6
Taboleiros vasios.	38,8	—	—	—
Experiências	—	—	21	0,8
Carvão	7,5	—	—	—
Lenha	7,0	—	—	—
Lastros	4,7	—	—	—
Outros diversos ..	—	33	305	0,1
Total serviço	4,2	74	7.448	—
Total geral ..	2,6	297	25.628	—

com o ano de 1936

CLASS	DIFERENÇA EM 1937			
	RA MAIS		PARA MENOS	
	o de cs	Média de carros por trem	Número de carros	Média de carros por trem
1.				
Passageiros		—	540	0,2
Mixtos	231	0,4	—	—
Especiais passag	209	1,6	—	—
Gado vasios ...	027	2,8	—	—
Animais	208	4,3	—	—
Cargas	105	0,1	—	—
Tota	780	0,1	540	—
2.°				
Especiais passag		0,1	74	—
Levantamento e	329	—	—	0,8
Baldeação		1,4	2	—
Taboleiros vasio	112	0,7	—	—
Experiências ...		—	620	1,5
Carvão	.264	0.5	—	—
Lenha	.412	—	—	0,3
Lastros	.601	0,5	—	—
Outros diversos		—	414	0,2
Total	.718	—	1.110	0,4
Total	.498	—	1.650	—

143 a 148

mparado com o ano de 1936

CLASSIFICAÇÃO D CARROS E VAGÕ	IFERENÇA EM 1937			
	S	PARA MENOS		
	CURSO	Quantidade de vagões	PERCURSO	
	Média		Total veícu-los-km.	Média
Carros de 1.ª classe..	4,5	—	—	—
Carros de 2.ª classe..	—	—	—	5,3
Carros mixtos	31,9	—	—	—
Carros bagageiros ..	2,6	—	—	—
Carros dormitórios ..	—	—	—	4,9
Carros restaurantes ..	10,0	89	12.917	—
Carros de serviço....	2,8	—	—	—
Vagões gradeados em de passageiros	9,0	—	—	—
Vagões gradeados em de gado	36,5	—	—	—
Vagões gradeados em de gado, vasios....	18,0	—	—	—
Vagões gradeados com cadorias	—	—	—	4,2
Vagões fechados de 4	—	—	—	2,2
Vagões fechados de 2	9,4	—	—	—
Vagões plataformas em eixos	5,0	—	—	—
Vagões plataformas eixos	3,5	—	—	—
Total geral	2,2	89	12.917	—

149 a 154

TELÉGRAFO

O serviço de conservação das linhas telegráficas e telefônicas, em geral, correu normalmente. Os defeitos registados foram removidos com a necessária brevidade e em menor tempo do que no ano de 1936, o que vem comprovar a eficiência do pessoal.

Nesse serviço de reparação e conservação de linhas foi despendida, com materiais, a quantia de 25:841$600, contra 27:666$600 no ano anterior, ou seja menos 1:825$000.

Em 31 de dezembro de 1937, a Viação Férrea tinha em tráfego 11.307,205 quilômetros de linhas telegráficas, telefônicas e fonopóricas, dos quais 1.744 quilômetros com condutores de fios de cobre. Possuia ainda 6.511 metros de cabos subterraneos, aéreos e subfluviais.

Na mesma data tinha a Viação Férrea, em serviço, 6 aparelhos rádio-telegráficos, 321 telegráficos, com 25 translatores, 262 fonopóricos, 381 telefones e 2 citofones distribuidos pela rêde.

Construções de linhas telegráficas — Durante o ano de 1937 foram feitas as seguintes construções:

— Na variante de Director Augusto Pestana a Barreto, 5 linhas de fio de ferro de 4 mm. e uma fonopórica de fio de cobre de 3 mm.

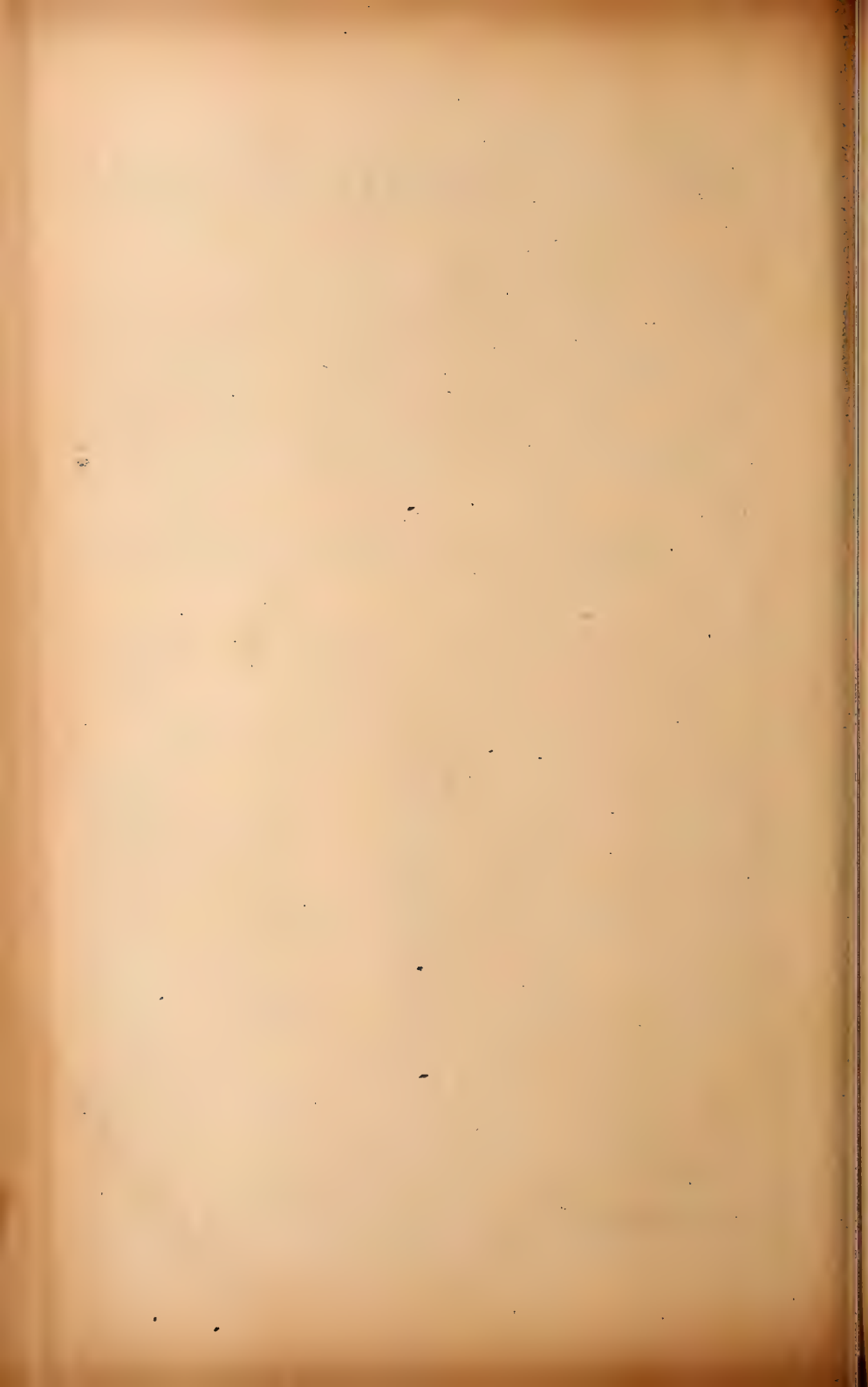
— Na variante de Taquarembó a Guassupí, 4 linhas telegráficas de fio de ferro galvanizado de 4 mm. e 1 fonopórica de fio de cobre de 3 mm.

— No trecho de Curussú a Santiago, 1 linha especial de fio de ferro galvanizado de 4 mm. e reconstruída a linha onibus.

Além dessas construções foi feita a transferência das linhas usadas para a nova rêde, entre Standard e Director Augusto Pestana.

A despesa com êsses serviços atingiu à soma de .... 37:967$100, inclusive mão de obra.

Conservação de baterias — Foi despendida com essa conservação, durante o ano, a quantia de 34:289$100, contra 27:232$800 no anterior, ou sejam 7:056$300 mais do que no ano anterior.

Balanças — Durante o ano foram fornecidas às estações 11 balanças novas, substituidas 54 para concêrto e reparadas no local 72.

Avarias e interrupções devidas aos aparelhos, linha e estado atmosférico

DESIGNAÇÃO	SECÇÕES					TOTAIS		DIFERENÇAS		MÉDIA DA DURAÇÃO DOS DEFEITOS	
	1.ª	2.ª	3.ª	4.ª	5.ª	1937	1936	Mais	Menos	1937	1936
Defeitos de linhas e aparelhos..........	174	195	259	165	136	929	923	6	—	—	—
Duração em horas e minutos...........	611.20	834.23	1.407.25	836.10	638.42	4.528.10	4.819.32	—	291.22	4.52	5.13

Pelo quadro acima, verifica-se que houve 929 defeitos, com a duração total de 4.528 horas e 10 minutos, em 1937, contra 923 defeitos com 4.819 horas e 32 minutos, em 1936, ou seja uma diferença, para mais, de 6 defeitos e menos 291 horas e 22 minutos.

A média de duração dos defeitos foi de 4 horas e 52 minutos, em 1937, e de 5 horas e 13 minutos, em 1936, isto é, menos 21 minutos.

Tráfego rádio-telegráfico

ESTAÇÕES	TRANSMITIDOS				RECEBIDOS			
	RADIOGRAMAS		PALAVRAS		RADIOGRAMAS		PALAVRAS	
	1937	1936	1937	1936	1937	1936	1937	1936
Pôrto Alegre — AC.....	28.143	24.474	826.524	676.103	13.095	11.134	375.673	328.920
Santa Maria — SCT....	7.766	6.364	214.414	184.009	25.405	22.794	761.100	679.937
Bagé	—	—	—	—	—	—	—	—
Rio Grande	4.862	5.114	164.455	243.968	2.271	2.024	66.620	95.223
Passo Fundo	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTAIS	40.771	35.952	1.205.393	1.104.080	40.771	35.952	1.205.393	1.104.080
Diferenças ±.....	+ 4.819	—	+ 101.313	—	+ 4.819	—	+ 101.313	—

O presente quadro mostra que foram transmitidos e recebidos, no ano próximo findo, 40.771 rádiogramas com 1.205.393 palavras, contra, em 1936, 35.952 rádiogramas com 1.104.080 palavras.

Tráfego telegráfico

DESIGNAÇÃO	1937		1936		DIFERENÇAS ±	
	Telegramas	Palavras	Telegramas	Palavras	Telegramas	Palavras
Serviço particular	98.861	1.429.652	92.747	1.340.697	+ 6.114	+ 88.955
Governos estaduais, municipais e emprêsas	8.524	363.413	7.405	283.005	+ 1.119	+ 80.408
Govêrno Federal	3.060	135.314	1.397	62.915	+ 1.663	+ 72.399
Serviço da Viação Férrea	2.249.835	85.939.927	1.918.959	72.497.867	+ 330.876	+ 13.442.060
TOTAL	2.360.280	87.868.306	2.020.508	74.184.484	+ 339.772	+ 13.683.822

Constata-se, pelo quadro acima, um acréscimo de 8.896 telegramas e 241.762 palavras no serviço remunerado e 330.876 telegramas e 13.442.060 palavras no serviço da Viação Férrea.

AUTOMÓVEIS DE LINHA

Continuam êsses automóveis prestando excelentes serviços na conservação e inspeção das linhas.

Em 1937, percorreram 114.108 quilômetros, contra 112.482 no ano anterior.

As despesas realizadas foram:

Em 1937	26:228$500
Em 1936	30:186$100
Menos em 1937..........	3:957$600

O custo médio por quilômetro percorrido foi de $229, contra $268 no ano de 1936.

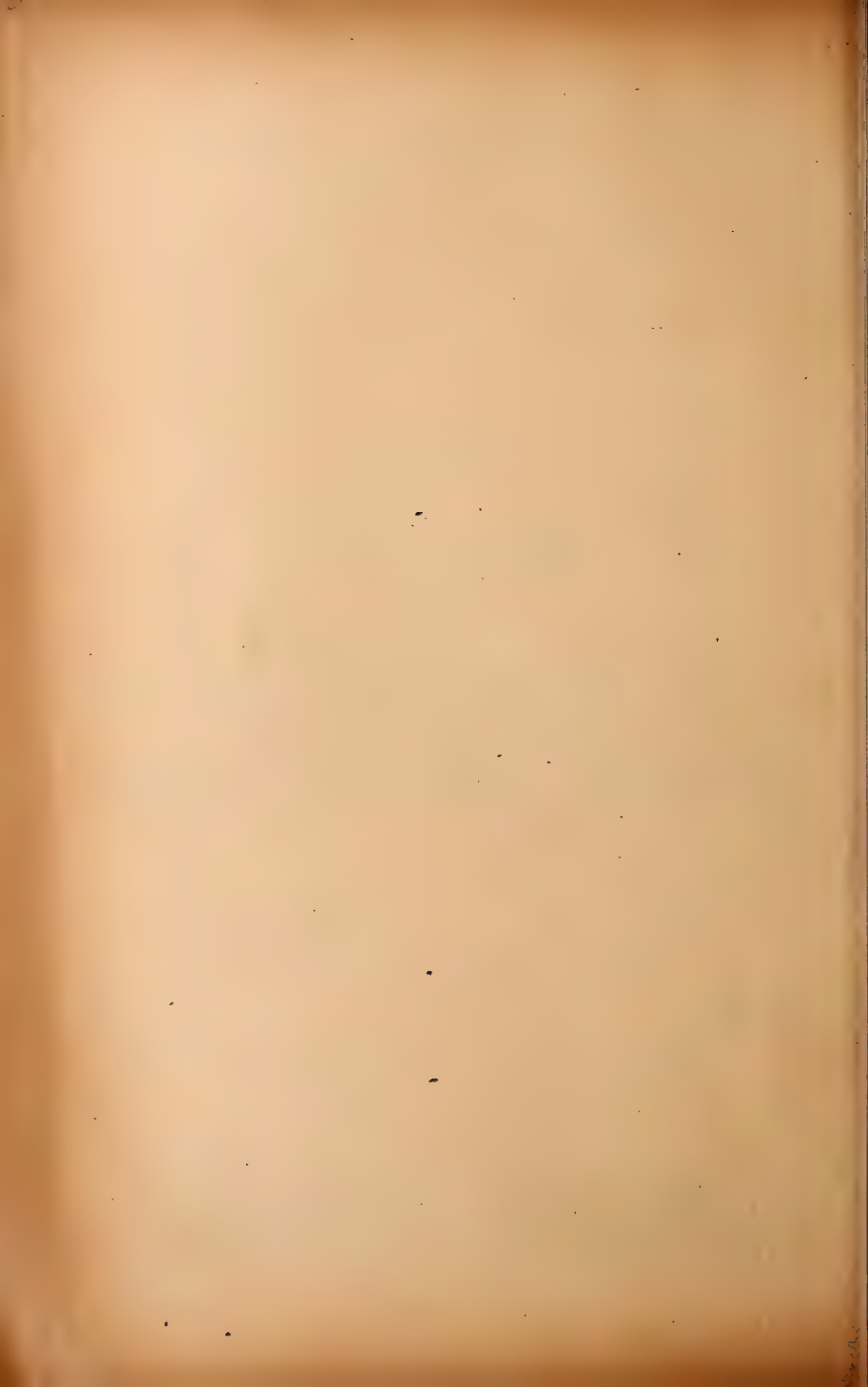
NÚM D AUTOM	…OR QUILÔMETRO			DESPESA	
	…LUBRIFICANTE		Despesa com a conservação e com a condução	Gasolina, óleo, conservação e condução	Por quilômetro percorrido
	…o	Custo			
1	…7	$021	$128	6:531$000	$257
2	…3	$009	$108	4:482$100	$234
3	…3	$011	$108	4:497$600	$212
B. G. S.	…9	$025	$181	1:882$400	$304
4	…3	$009	$106	4:391$900	$225
5	…3	$009	$100	4:443$500	$200
Totais d…	…4	$013	$113	26:228$500	$229
Totais d…	…6	$018	$120	30:186$100	$268
Diferenç…	…2	— $005	— $007	— 3:957$600	— $039

171 a 176

IV PARTE

3.ª DIVISÃO

LOCOMOÇÃO

OFICINAS E TRAÇÃO

as do ano de 1936

CON	L	DIFERENÇA PARA		Média em 1937
		Mais	Menos	
61	32$400	179:050$800	—	83:665$300
62	87$900	24:820$500	—	6:034$000
63	87$500	891:732$600	—	249:643$300
63B	28$000	116:353$000	—	10:056$800
64	04$800	1.783:721$900	—	414:410$600
64C	77$500	65:915$100	—	5:874$400
65	63$300	4.697:691$500	—	1.749:146$200
65C	41$500	141:712$400	—	13:029$500
66	21$000	4:673$900	—	26:857$100
66A	09$800	5:934$900	—	553$700
67	98$900	40:180$400	—	28:056$600
67A	72$100	149$500	—	35$100
68	07$980	57:628$520	—	57:803$000
69	87$100	204:230$700	—	90:968$200
70	57$600	23:794$400	—	8:779$300
71	41$100	134:295$700	—	81:253$100
72	86$200	298:399$700	—	66:423$800
73	30$300	17:532$900	—	13:780$300
74	91$000	1.418:064$800	—	419:821$300
74B	84$800	62:990$900	—	5:498$000
75	29$800	396:046$100	—	173:931$300
76	89$200	827:636$500	—	182:710$500
77	94$840	97:810$060	—	40:125$400
78	36$110	—	170:541$110	30:775$400
To	60$730	11.490:366$780 11.319:825$670	170:541$110	—
Mé	13$400	943:318$800	—	3.759:232$200

O acréscimo na verba "Pessoal" provém das gratificações adicionais pagas ao pessoal, a partir de 23 de janeiro, e do aumento do número de empregados para se atender ao maior trafego, assim como da admissão, em caráter provisório, de operários para o preparo dos painéis de madeira e outras peças, destinados à montagem de 300 vagões fechados e 100 vagões gradeados, encomendados no estrangeiro.

Enquanto em 31 de dezembro de 1936 o efetivo do pessoal era de 3.891 empregados, em 31 de dezembro de 1937 o total de empregados atingiu a 4.205, ou sejam, mais 314 empregados em 1937, incluindo-se todo o pessoal utilizado em serviços realizados por conta "Fundo de Melhoramentos".

O total das folhas de vencimentos do pessoal da 3.ª Divisão atingiu a 18.691:239$900 em 1937, dos quais 78,20 % foram levados a débito da 3.ª Divisão e 21,80 % a débito de outras Divisões e de outros títulos, como se pode verificar pela discriminação seguinte:

Administração Central e 1.ª Divisão	70:785$900	ou	0,38%
2.ª Divisão	414:167$600	ou	2,21%
3.ª Divisão	14.617:047$700	ou	78,20%
4.ª Divisão	315:588$800	ou	1,69%
Almoxarifado	1.167:899$300	ou	6,25%
Despesas gerais de oficinas......	1.343:561$500	ou	7,19%
Melhoramentos	606:491$000	ou	3,24%
Hortos Florestais	3:221$700	ou	0,02%
Estrada de Ferro do Riacho.......	21:469$800	ou	0,11%
Terceiros	131:006$600	ou	0,71%
	18.691:239$900	ou	100,00%

A verba de material e combustiveis elevou-se de .... 5.797:406$700 em 1937, sendo 1.807:116$138 com materiais e 3.990:290$562 com combustiveis.

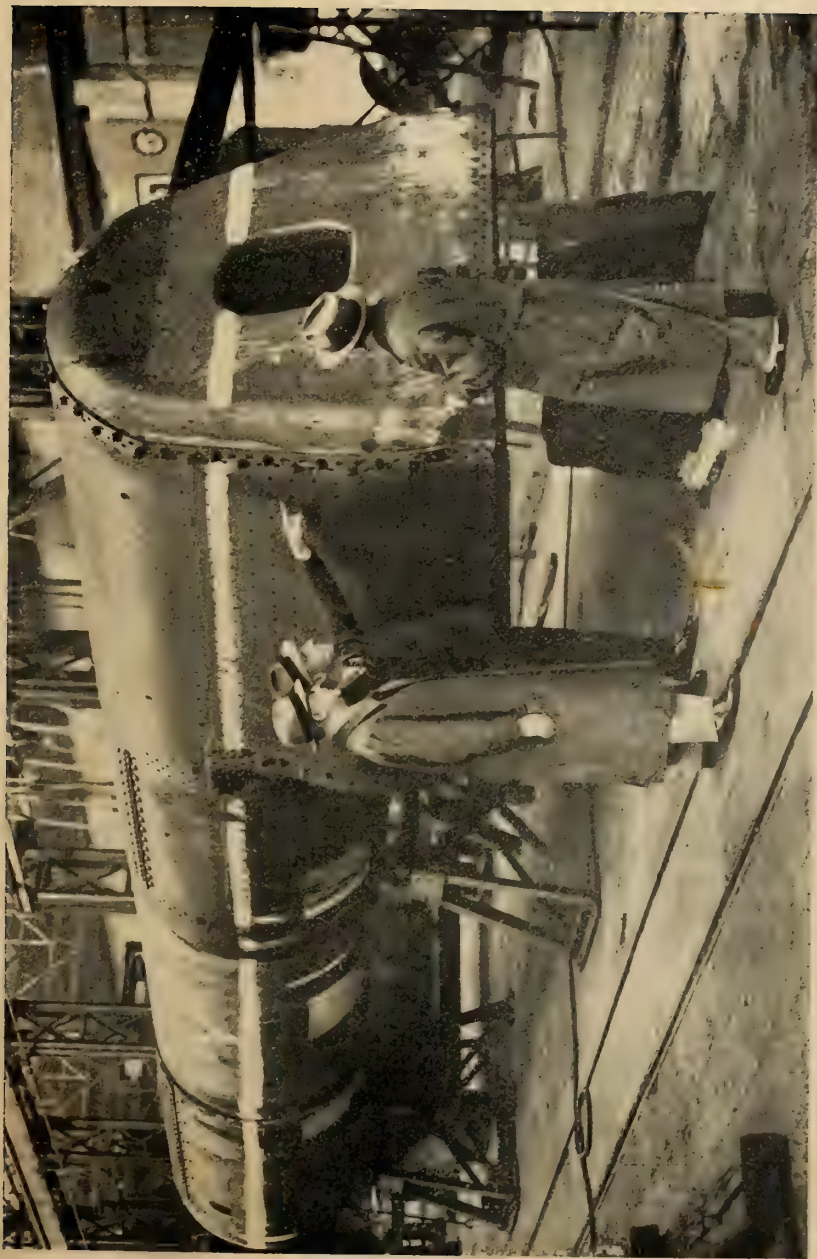
A maior despesa com os combustiveis deve-se ao maior consumo e ao seu preço unitário mais elevado.

A maior despesa verificada com os materiais deve-se atribuir ao maior consumo e ao preço mais alto de muitos materiais.

O custo por tonelada-quilômetro bruta, em trens remunerados, não remunerados e trens em geral (remunerados e não remunerados), excluidas as despesas com pessoal no abastecimento dos tenderes, foi o seguinte, em 1937 e 1936:

DESIGNAÇÃO	1937	1936	Diferença em 1937
Trens remunerados	$013.814	$012.296	+ $001.518
Trens não remunerados.......	$012.177	$010.980	+ $001.197
Trens em geral (remunerados e não remunerados).........	$013.676	$012.179	+ $001.497

Consta no quadro que segue o consumo por tonelada-quilométrica transportada nos últimos 17 anos:

ANOS	Consumo de combustível por tonelada-quilométrica transportada	
	Bruta	Líquida
	Kg.	Kg.
1921	0,183.0	0,424.0
1922	0,126.0	0,315.4
1923	0,128.6	0,332.7
1924	0,125.3	0,308.6
1925	0,127.9	0,315.4
1926	0,143.9	0,327.2
1927	0,125.3	0,294.1
1928	0,126.6	0,291.4
1929	0,123.0	0,276.0
1930	0,117.5	0,276.0
1931	0,109.4	0,260.0
1932	0,106.6	0,250.4
1933	0,102.0	0,252.2
1934	0,101.2	0,251.2
1935	0,100.6	0,244.8
1936	0,101.2	0,278.8
1937	0,106.5	0,287.2

Caldeira, em construção, das novas locomotivas.

O consumo de materiais e combustiveis em 1937, em comparação com o do ano precedente, foi o seguinte:

DESIGNAÇÃO	1937	1936	Diferença em 1937
Materiais diversos ...	8.300:290$721	6.493:174$583	+ 1.807:116$138
Combustiveis	21.699:963$979	17.709:673$417	+ 3.990:290$562
TOTAL........	30.000:254$700	24.202:848$000	+ 5.797:406$700

A verba **Combustíveis** abrange as seguintes parcelas:

DESIGNAÇÃO	1937	1936
Combustíveis para trens remunerados	20.506:779$800	16.646:891$060
Combustíveis para oficinas, depósitos e postos de visita	920:390$949	817:865$487
Combustíveis para instalações hidráulicas	272:793$230	244:916$870
TOTAL.....................	21.699:963$979	17.709:673$417

Com o pessoal para o abastecimento de combustíveis aos tenderes, despendeu-se, na 3.ª Divisão, em 1937, a importância de 480:114$100. Esta despesa, que se refere ao serviço de trens remunerados, está incluída na verba de **pessoal** já mencionada.

Em 1936 foi debitada à 3.ª Divisão a importância de 401:838$200 para êsse serviço.

Fazendo-se a comparação da despesa total da 3.ª Divisão em 1937 com a de 1935, nota-se um aumento de 4.373:946$100, como se expõe a seguir:

Na despesa de **pessoal** constata-se:

1937	15.110:531$700
1935	10.736:585$600
Diferença para mais em 1937	4.373:946$100

Na despesa de **material** nos anos de 1937 e 1935, verifica-se o seguinte:

DESIGNAÇÃO	1937	1935	Diferença em 1937
Materiais diversos ...	8.300:290$721	6.027:941$482	+ 2.272:349$239
Combustíveis	21.699:963$979	17.026:433$648	+ 4.673:530$331
TOTAL......	30.000:254$700	23.054:375$130	+ 6.945:879$570

Conclue-se, pois, que o aumento da despesa de 1937 sôbre 1935 foi de 6.945:879$570.

A despesa de **pessoal** em 1937 foi superior à de 1936 em 2.167:802$200 e superior à de 1935 em 4.373:946$100; a despesa de **materiais diversos** em 1937 foi superior à de 1936 em 1.807:116$138 e superior à de 1935 em 2.272:349$239; e a despesa de **combustíveis** no mesmo ano foi superior à de 1936 em 3.990:290$562 e superior à de 1935 em 4.673:530$331.

Fazendo um resumo e as mesmas comparações com as despesas de 1934, tem-se:

DESIGNAÇÃO	DIFERENÇA EM		
	1937 sôbre 1936	1937 sôbre 1935	1937 sôbre 1934
Pessoal	+ 2.167:802$200	+ 4.373:946$100	+ 4.873:845$200
Materiais diversos	+ 1.807:116$138	+ 2.272:349$239	+ 3.152:656$186
Combustíveis ..	+ 3.990:290$562	+ 4.673:530$331	+ 6.367:195$834
TOTAL.....	+ 7.965:208$900	+ 11.319:825$670	+ 14.393:697$220

Despesa com os combustíveis consumidos em tôdas as divisões da Viação Ferrea e coeficiente em relação:

à receita da Viação Ferrea:

DESIGNAÇÃO	Ano de 1937	Ano de 1936
Despesa com os combustíveis.......	24.213:619$293	19.966:633$507
Receita da Viação Ferrea...........	100.314:000$250	87.346:553$400
Coeficiente	24,13 %	22,85 %

à despesa total da Viação Ferrea:

DESIGNAÇÃO	Ano de 1937	Ano de 1936
Despesa com os combustíveis.......	24.213:619$293	19.966:633$507
Despesa total da Viação Ferrea.....	87.135:000$150	75.144:848$070
Coeficiente	27,78 %	26,57 %

Comparando-se a verba **combustíveis** da 3.ª Divisão nos trens remunerados (inclusive a importância gasta com o pessoal para o abastecimento aos tenderes), verifica-se, a seguir, o coeficiente em relação à despesa total da referida Divisão:

DESIGNAÇÃO	Ano de 1937	Ano de 1936
Despesa com os combustíveis nos trens remunerados	20.986:893$900	17.048:729$260
Despesa da 3.ª Divisão...............	45.110:786$400	37.145:577$500
Coeficiente	46,52 %	45,90 %

Despesa com os combustíveis consumidos em todos os trens, remunerados ou não e coeficiente em relação:

à receita da Viação Ferrea:

DESIGNAÇÃO	Ano de 1937	Ano de 1936
Despesa com os combustíveis.......	22.705:349$560	18.556:924$676
Receita da Viação Ferrea..........	100.314:000$250	87.346:553$400
Coeficiente	22,63 %	21,24 %

à despesa total da Viação Ferrea:

DESIGNAÇÃO	Ano de 1937	Ano de 1936
Despesa com os combustíveis.......	22.705:349$560	18.556:924$676
Despesa total da Viação Ferrea.....	87.135:000$150	75.144:848$070
Coeficiente	26,05 %	24,69 %

à despesa da 3.ª Divisão:

DESIGNAÇÃO	Ano de 1937	Ano de 1936
Despesa com os combustíveis.......	22.705:349$560	18.556:924$676
Despesa da 3.ª Divisão.............	45.110:786$400	37.145:577$500
Coeficiente	50,33 %	49,95 %

LOCOMOTIVAS

Existência:

Em 31 de dezembro de 1937 existiam 294 locomotivas, assim relacionadas, por tipo:

Tipo	Quantidade
Double-Ender	19
American	16
Mogul	77
Consolidation	51
Ten-Wheel	27
Mikado	35
Mallet (compound)	17
Mallet (simplex)	12
Pacific	5
Mountain	25
Garratt	10
Total	294

Nesse total não está incluída a locomotiva tipo Consolidation n.° 41 P. R. G., pertencente ao Pôrto e Barra do Rio Grande e emprestada, há vários anos, à Viação Férrea, bem como as locomotivas numeros 51 C.O.P. e 52 C.O.P., tipo Double-Ender, pertencentes à Comissão de Obras do Pôrto de Pôrto Alegre, das quais, a primeira, se acha destacada no Depósito de Pôrto Alegre, para os trabalhos de construção da linha de Vila Nova ao Matadouro Modêlo e a segunda em serviço no trem de lastro do ramal de Severino Ribeiro a Quaraí.

A existência de locomotivas, em 31 de dezembro de 1936, era idêntica à de 1937.

Situação:

A situação geral das locomotivas, em 31 de dezembro de 1937, era a seguinte:

Em serviço:

Em bom estado	137	
Em regular estado	84	
Em mau estado	32	253

Nos Depósitos:

— Imobilizadas:		
Em bom estado	—	
Em regular estado	—	
Em mau estado	—	
Em reparação intermediária	6	
Aguardando reparação	—	6

Nas Oficinas:

Em reparação	30	
Aguardando reparação	2	
Aguardando baixa	3	35
		294

As 253 locomotivas em serviço, em 31 de dezembro de 1937, estavam assim distribuídas:

Em trens de passageiros	43
Em trens mixtos	10
Em trens de carga	107
Em trens de lastro	39
Em trens de lenha	12
Em trens de carvão	3
Em manobras	32
Em reserva	5
Alugadas	2
	253

A sua distribuïção pelos Depósitos era a seguinte:

1.ª Secção:

Depósito de Diretor A. Pestana	32	
Depósito de Montenegro	15	
Depósito de Taquara	7	54

2.ª Secção:

Depósito de Santa Maria	46	
Depósito de Couto	19	65

3.ª Secção:

Depósito de Cacequí	31	
Depósito de Alegrete	7	
Depósito de Uruguaiana	8	
Depósito de Santana	3	49

4.ª Secção:

Depósito de Bagé	19	
Depósito de Eng.º Ivo Ribeiro.........	17	
Depósito de Rio Grande..............	11	
Depósito de Pelotas	3	50

5.ª Secção:

Depósito de Passo Fundo	19	
Depósito de Cruz Alta.................	15	
Depósito de Marcelino Ramos.........	1	35
		253

O número de locomotivas em serviço, em comparação com os anos anteriores, era o seguinte:

1920	150
1921	171
1922	197
1923	199
1924	193
1925	231
1926	230
1927	238
1928	236
1929	241
1930	236
1931	219
1932	221
1933	240
1934	258
1935	260
1936	252
1937	253

Em 31 de dezembro de 1937 e 1936, não existiam locomotivas imobilizadas.

Melhoramentos introduzidos nas locomotivas

Dentre os melhoramentos introduzidos nas locomotivas, destacam-se os seguintes:

Locomotivas Ten-Wheel nrs. 410 e 411

— Alteração nas grelhas e cinzeiros, pelas Oficinas de Santa Maria.

Locomotiva Mallet n.° 632

— Alteração nos tanques de agua, do tender, para maior capacidade, pelas Oficinas de Santa Maria.

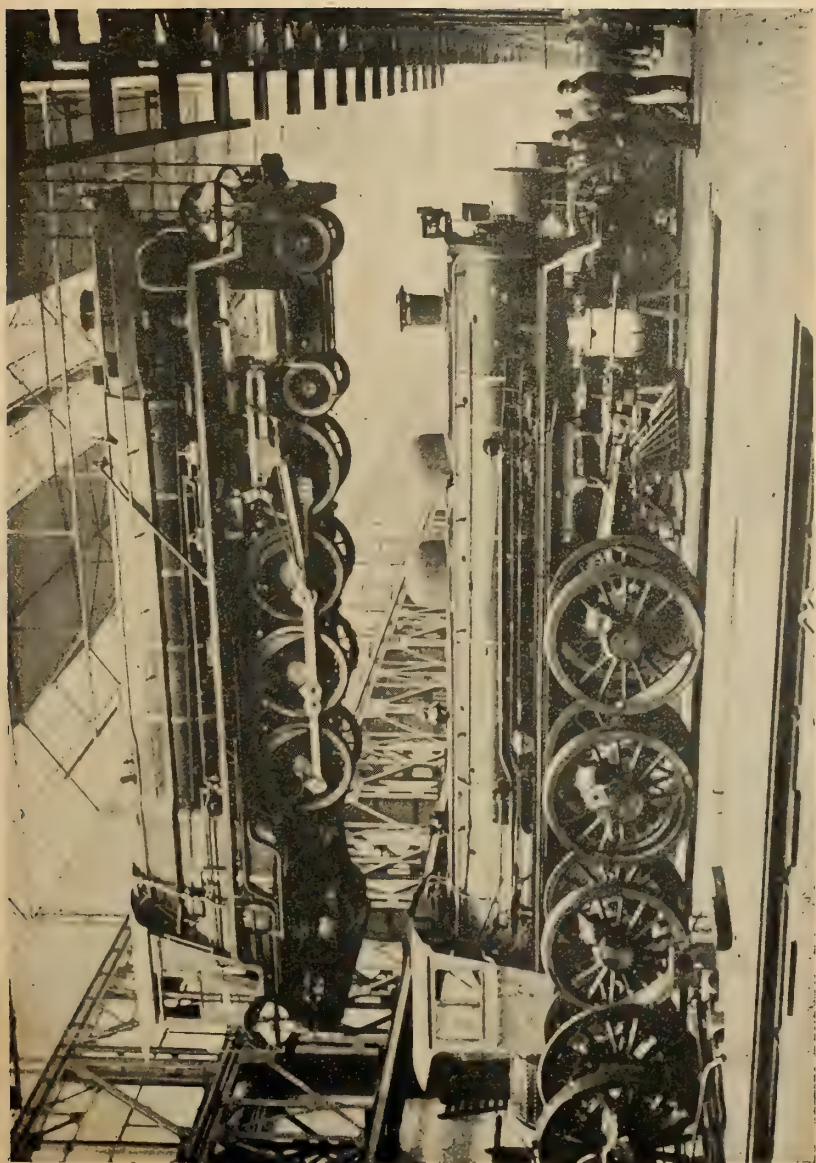
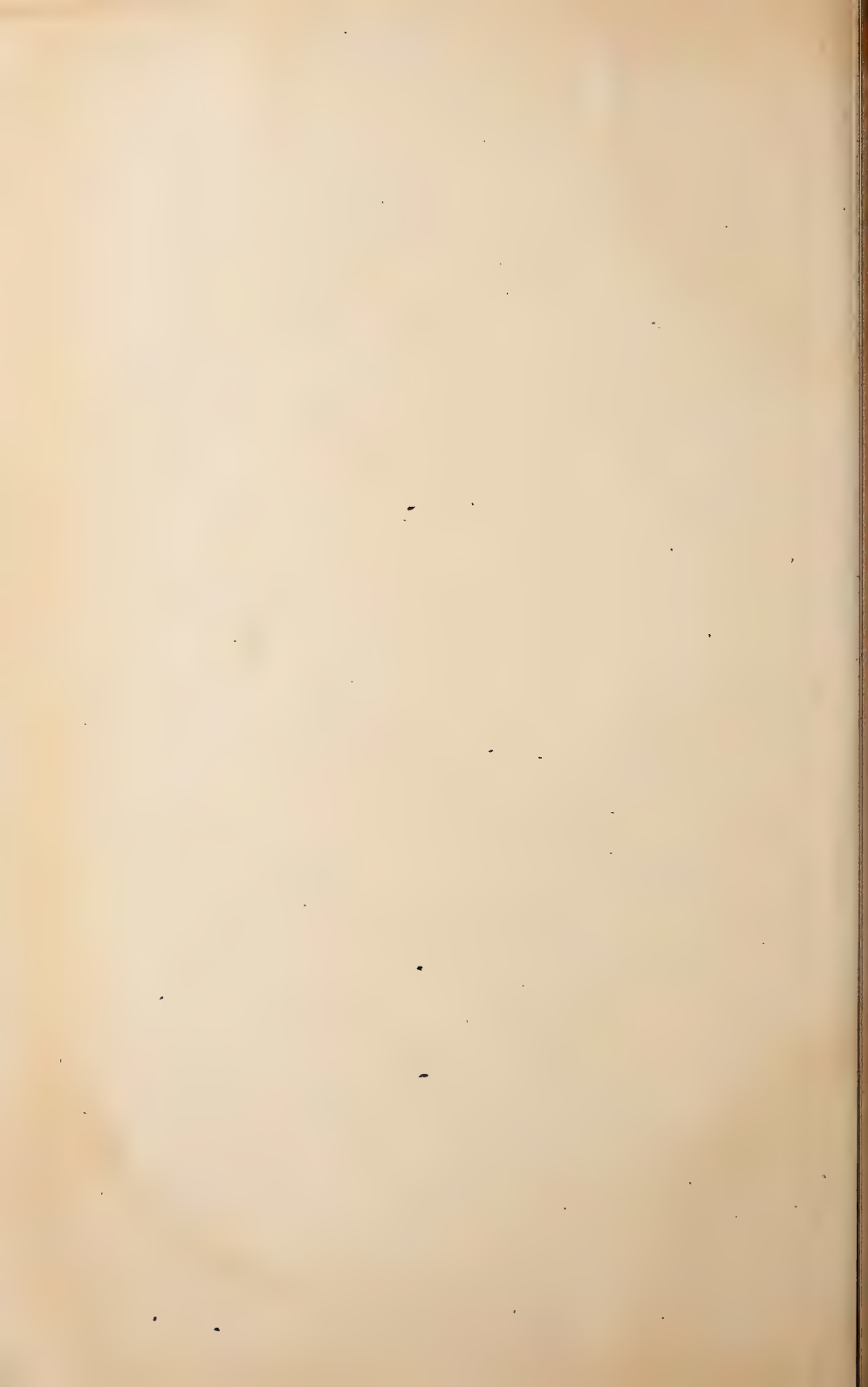
Locomotivas Pacific nrs. 702 e 703

Pelas Oficinas de Santa Maria:
— Colocação de agitadores de grelhas a vapor.
— Refôrço nas travessas de freio do tender.
— Colocação de novas barras mais reforçadas, no truque da frente.
— Colocação de "Drifting Valve".

Locomotivas Mountain nrs. 804, 814 e 824

Nestas locomotivas foram introduzidas, pelas Oficinas de Rio Grande, as mesmas modificações feitas em anos anteriores nas locomotivas da mesma série e de nrs. 802, 803, 816 e 817, que constam do seguinte:
— Substituição das rodas primitivas do truque dianteiro com bandagens n.° 1, de 630 mm. de diâmetro, por outras com bandagens n.° 6, de 735 mm. de diâmetro.
— Elevação da pressão de regime de 180 para 200 libras-pol^2.
— Aumento da capacidade do tender, de 10 para 17,780 metros cubicos de água, e de 8 para 10 toneladas de carvão.

Locomotiva Garratt n.° 901

Pelas Oficinas de Rio Grande:
— Aumento dos dois domos de vapor, retirada de todas as peças de que se compunha o purificador d'água da caldeira e colocadas as caixas de introdução d'água do sistema das locomotivas tipo "Mikado", com o que aumentou a capacidade da câmara de vapor sêco.

No atelier de montagem da fabrica Schwartzkopff.
Em baixo vê-se uma das novas locomotivas adquiridas.

— Colocação de dois apoios com uma combinação de molas na caixa de carvão da máquina de traz, o que solucionou o caso das trepidações da máquina, que vinha prejudicando as atracações dos cilindros, dos longerões e da caixa de carvão da mesma máquina.

— Substituídas as tampas dos cinzeiros por tampas acionadas a vapor, muito práticas para o pessoal. Êste melhoramento é de grande importância, visto que os apreciáveis prejuízos que sofria a máquina de traz pelas más condições dos cinzeiros, aumentavam os desgastes das peças, como também davam origem a prováveis aquecimentos nas mesmas.

— Aumento das caixas dos eixos dos truques e dos eixos suportadores. Aumentada, assim, a superfície de apôio dos bronzes, se evitarão os seus aquecimentos.

Locomotivas Garratt nrs. 907 e 908

— Alteração no domo de vapor.

— Alteração no dispositivo da caixa de fumaça.

— Alteração na conduta geral de freio a vácuo, para a parte de fóra da longarina.

— Alteração nos condutores de vapor.

As alterações na locomotiva n.º 907 foram realizadas pelas Oficinas de Rio Grande, e as da locomotiva n.º 908 pelas Oficinas de Santa Maria.

Engates Alliance n.º 2 e caixas „Simplex"

No decurso do ano de 1937, foram colocados, pelas Oficinas de Santa Maria e de Rio Grande, 14 engates Alliance n.º 2 e respectivas caixas "Simplex", em locomotivas e tenderes, em substituição de engates comuns e automáticos em mau estado, e cuja substituição continuará ainda no decorrer do ano de 1938.

Percurso de locomotivas

Durante o ano de 1937 o percurso das locomotivas atingiu a 11.850.013,2 quilômetros, tendo, portanto, havido um acréscimo de 740.657,6 quilômetros sôbre o percurso do ano anterior, que foi de 11.109.355,6 quilômetros.

O percurso efetuado pelas locomotivas Garratt atingiu a 367.665,3 quilômetros em 1937, ou sejam 87.661,2 quilômetros menos que no ano precedente.

Passag
Especi
Mixtos
Cargas
Animai
Inspeç
Lastro
Transp
Socorr
Dupla
Escote
Manob
Sob p

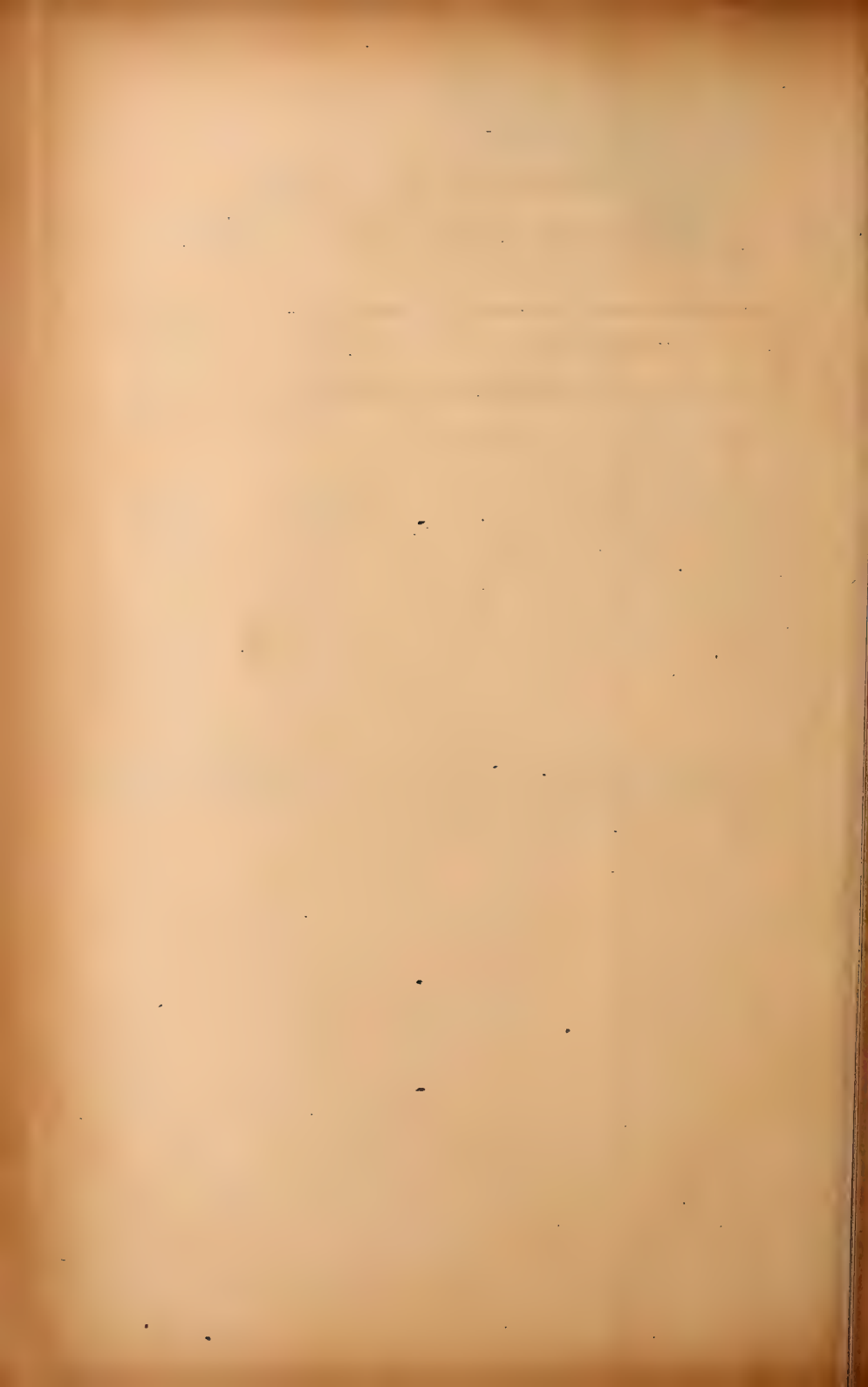
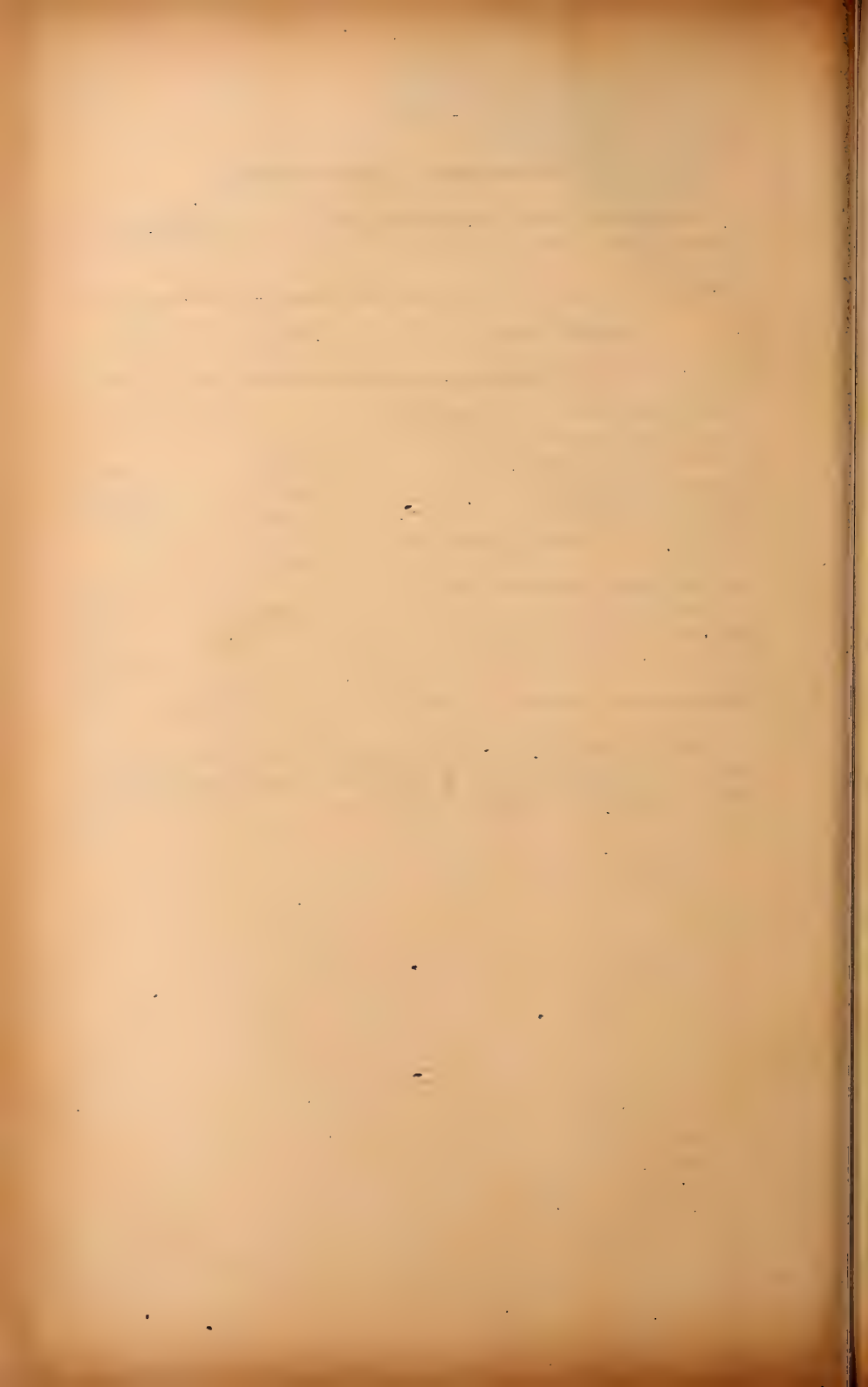
199 a

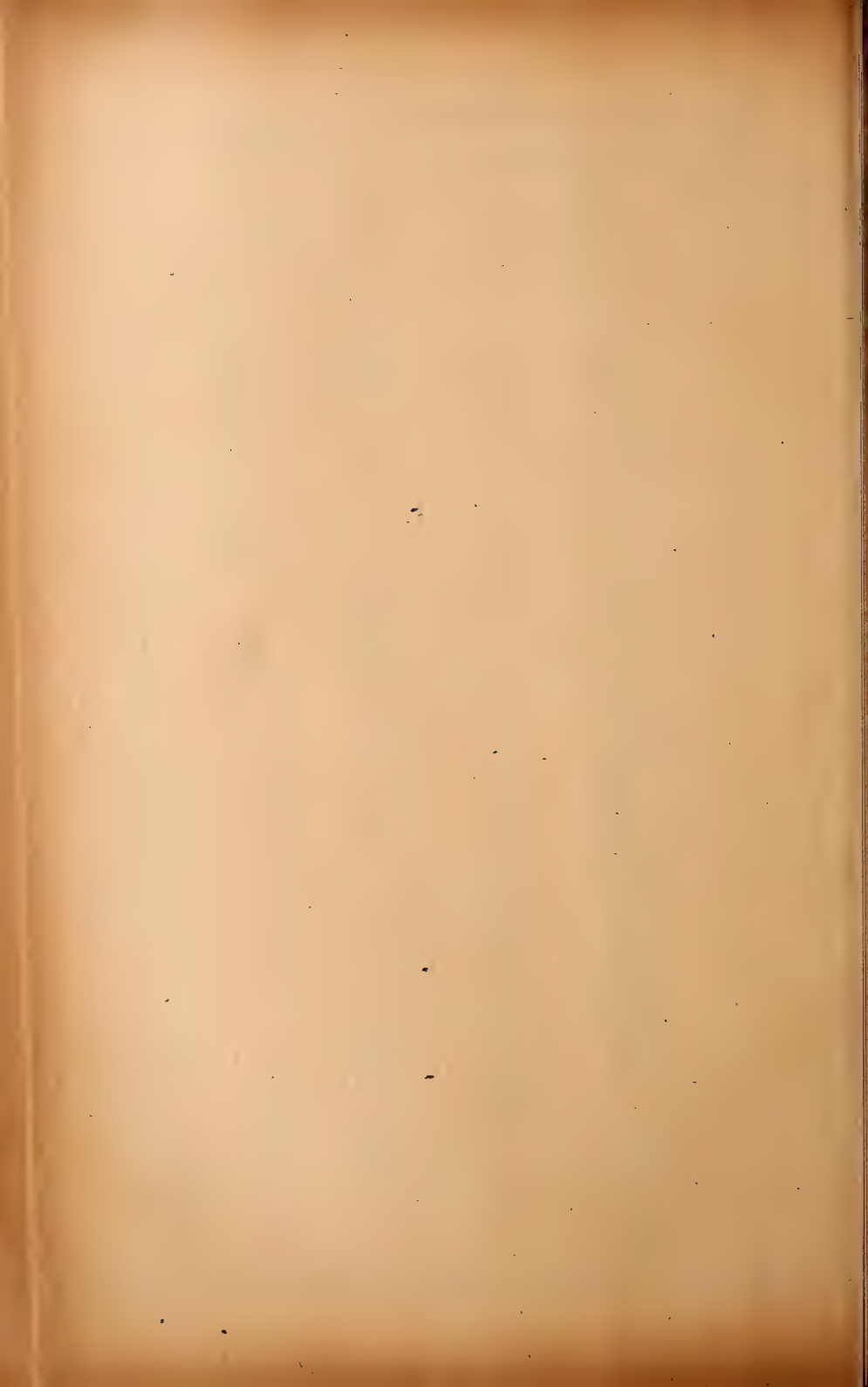
Número das locomotivas	Outubro	Novembro	Dezembro	TOTAL DO ANO
901	2.299,0	3.190,6	2.982,7	23.983,3
902	2.937,4	3.778,2	3.620,1	36.008,2
903	3.687,3	3.898,5	3.627,4	43.740,4
904	1.400,3	—	—	30.527,8
905	4.033,1	3.915,4	3.529,8	33.942,1
906	3.014,4	2.915,2	2.687,7	46.218,2
907	4.549,8	4.795,8	4.098,1	43.116,9
908	4.238,9	3.887,6	3.627,7	36.791,4
909	1.047,3	—	—	33.221,6
910	3.091,0	3.534,3	3.440,5	40.115,4
Total	30.298,5	29.915,6	27.614,0	367.665,3
Média por locomotiva	3.029,9	2.991,6	2.761,4	36.766,5

Percurso médio das locomotivas

O percurso médio das locomotivas, em comparação com o ano anterior, foi o seguinte:

DESIGNAÇÃO	1937	1936
Número médio mensal de locomotivas em serviço, excetuando-se as locomotivas imobilizadas	259	259
Percurso que efetuaram.............	11.850.013,2	11.109.355,6
Percurso médio mensal	987.501,1	925.779,6
Percurso médio anual de uma locomotiva	45.752,9	42.893,3
Percurso médio mensal de uma locomotiva	3.812,7	3.574,4
Percurso médio diário de uma locomotiva	127,1	119,1

Enumeram-se, no quadro a seguir, as locomotivas que, no ano de 1937, completaram mais de 50.000 quilômetros de percurso, a contar da última reparação:

Locomotivas que, no ano de 1937, completaram mais de 50.000 quilômetros de percurso, a contar da última reparação

Número das locomotivas	Quilô-metros	Número das locomotivas	Quilô-metros	Número das locomotivas	Quilô-metros	Número das locomotivas	Quilô-metros	Número das locomotivas	Quilô-metros	Número das locomotivas	Quilô-metros
1	73.670,6	163	72.041,5	251	55.625,7	401	52.046,1	520	116.500,3	701	64.289,2
2	81.445,5	171	67.174,9	252	120.471,6	402	55.184,7	521	53.907,7	702	163.614,4
7	86.319,1	181	183.980,6	253	50.744,0	403	82.521,7	522	61.456,6	703	260.806,8
23	74.663,4	182	72.943,5	301	84.233,8	405	69.144,3	523	190.492,9	704	152.205,3
24	70.611,8	183	94.459,4	303	59.271,8	406	67.032,2	524	69.607,3	711	139.757,2
25	96.397,8	184	77.011,6	305	54.655,7	408	66.378,6	525	77.995,5	801	133.635,3
32	112.553,2	201	55.960,2	306	73.653,1	409	64.081,5	527	74.322,9	802	112.760,0
41	178.081,9	202	112.301,8	307	57.013,5	410	62.796,9	528	121.675,4	803	84.769,8
42	63.340,2	211	74.166,2	308	103.313,4	411	61.886,7	529	168.019,1	804	62.501,5
46	120.614,2	213	73.258,4	309	66.158,3	412	65.214,7	530	186.342,6	805	109.311,1
47	120.330,7	214	84.641,0	310	80.529,5	414	71.938,2	531	126.137,2	806	72.125,4
53	63.747,4	215	117.147,8	311	76.651,0	415	68.297,6	532	141.025,9	807	79.960,2
65	148.432,7	216	105.325,5	313	136.306,1	417	53.677,5	533	100.926,2	808	174.192,9
83	58.900,0	217	91.822,9	314	65.178,5	451	58.764,1	534	160.575,0	809	75.562,8
86	58.680,0	218	54.387,0	316	51.242,2	452	65.866,3	551	56.125,9	810	65.001,8
87	77.543,2	219	56.624,7	317	69.007,9	453	53.041,5	601	88.804,1	811	87.783,5
88	82.887,4	220	116.643,1	320	71.131,8	481	158.191,4	602	152.419,2	812	94.605,5
111	301.065,3	221	87.745,3	322	88.471,2	482	180.241,0	603	118.594,0	813	61.010,7
113	129.534,3	222	54.110,9	323	67.925,4	483	131.693,8	604	62.403,3	814	136.698,8
115	102.171,6	224	98.268,6	326	74.641,8	484	141.840,8	605	161.395,1	815	192.369,4
116	103.086,4	225	100.332,0	328	81.868,0	501	74.021,3	606	62.769,5	816	160.420,0
124	73.960,2	226	177.125,1	329	54.965,1	502	83.739,5	607	172.360,8	817	178.273,1
125	72.734,7	231	84.814,4	330	58.679,8	503	58.913,2	608	73.228,1	818	151.277,5
126	130.208,6	232	68.029,5	332	65.947,2	504	161.613,7	609	93.428,0	819	106.244,8
127	152.216,6	234	169.972,9	334	65.822,9	505	78.913,9	610	128.015,8	820	104.457,0
128	61.343,7	236	85.612,9	341	54.113,5	506	60.209,3	611	101.226,6	821	83.187,8
129	158.439,3	237	51.722,5	371	102.070,1	507	74.302,0	612	55.131,6	822	58.818,2
130	96.780,8	238	80.062,2	372	91.408,1	508	101.715,8	613	129.016,9	823	109.586,4
141	51.390,4	239	99.507,0	373	109.738,7	509	75.607,0	614	185.554,0	824	137.291,5
144	132.021,9	240	92.908,3	375	79.376,1	510	88.318,6	615	162.351,8	825	156.936,0
145	59.111,6	242	55.691,3	382	86.821,8	511	173.911,0	616	141.434,0	901	146.833,8
148	51.912,8	243	74.378,5	384	100.116,5	512	133.370,9	617	153.128,8	902	103.339,8
151	174.370,7	245	102.784,5	385	123.567,7	513	88.031,0	622	60.199,3	903	143.009,8
155	217.497,8	246	95.029,8	387	59.768,9	514	88.194,7	623	67.243,4	904	67.578,6
156	99.700,4	247	78.737,9	388	81.290,7	515	58.649,7	626	51.745,2	905	130.530,6
157	80.458,2	248	91.716,2	391	82.544,1	517	71.914,6	628	56.206,6	907	138.715,7
159	75.979,7	249	57.610,4	392	133.466,4	518	101.530,9	631	63.680,5	908	121.802,4
160	77.796,3	250	53.322,7	393	89.635,3	519	175.210,3	632	90.804,4	909	100.625,7
162	79.699,7									910	65.679,2

Reparação de locomotivas

Durante o ano de 1937, foram reparadas 138 locomotivas, sendo:

OFICINAS	Quantidade	Despesa	Custo médio
Santa Maria	72	2.550:856$700	35:428$565
Rio Grande	66	2.497:135$400	37:835$384
TOTAL...........	138	5.047:992$100	36:579$652

O comparativo das despesas de reparação de locomotivas, nos últimos cinco anos, é o seguinte:

ANOS	Importância	Custo unitário	NÚMERO DE LOCOMOTIVAS	
			Total	Média mensal
1933	3.459:961$890	28:129$711	123	10,25
1934	3.683:487$900	32:030$329	115	9,58
1935	3.769:417$300	31:152$209	121	10,08
1936	4.183:776$720	30:990$938	135	11,25
1937	5.047:992$100	36:579$652	138	11,50
TOTAL	20.144:365$910	—	632	52,66
Média anual.	4.028:927$180	31:776$667	126,4	10,53

A percentagem de locomotivas reparadas pelas Oficinas, sôbre o número de unidades existentes, nos últimos 6 anos, é a seguinte:

ANOS	Existência aproveitável	Locomotivas reparadas durante o ano	Percentagem das locomotivas reparadas sôbre o total	Média mensal das locomotivas reparadas	EM SERVIÇO	
					Em mau estado	Percentagem em mau estado
1932	283	128	45,22	10,66	9	3,18
1933	297	123	41,41	10,25	21	7,07
1934	297	115	38,68	9,58	37	12,45
1935	295	121	41,02	10,08	31	10,51
1936	294	135	45,91	11,25	26	8,84
1937	294	138	46,94	11,50	32	10,88

Conservação de locomotivas

A despesa com a conservação de locomotivas, no ano de 1937, foi de 2.995:720$100 contra 2.415:946$500 no ano anterior, ou sejam mais 579:773$600.

Aquisição e incorporação de locomotivas

Não foram adquiridas nem incorporadas locomotivas durante o ano de 1937.

Foram encomendadas neste ano 11 locomotivas do tipo Mountain, com o pêso aderente de 51 toneladas e fôrça de tração, máxima, de 15.400 quilos, à fábrica Berliner Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft, vormals L. Schwartzkopff, de Berlim, por intermédio da firma Brasunido S. A. Estas locomotivas serão recebidas e incorporadas em 1938.

Baixa do inventário

Durante o ano de 1937 não foi dada baixa em locomotiva. Aguardavam, porém, baixa, por se acharem imprestáveis, as 3 locomotivas de nrs. 2, 7 e 105.

Avarias de locomotivas

Foram as seguintes as avarias em locomotivas, ocorridas nos últimos 5 anos:

318 em 1933, eqüivalente a uma média mensal de 26,50 avarias
348 em 1934, eqüivalente a uma média mensal de 29,00 avarias
535 em 1935, eqüivalente a uma média mensal de 44,58 avarias
637 em 1936, eqüivalente a uma média mensal de 53,08 avarias
472 em 1937, eqüivalente a uma média mensal de 39,33 avarias.

Verifica-se que o número de avarias em 1937 foi inferior ao de 1936 em 165 avarias.

Percurso das locomotivas e veículos

O quadro seguinte é um comparativo do percurso de locomotivas e veículos, mês por mês, e os totais dos últimos seis anos:

Percurso das locomotivas e veículos

MÊSES	Locomotivas	Veículos	R = Percurso-veículos / Percurso-locomotivas
Janeiro	970.877,7	5.529.340	5,695
Fevereiro	873.922,7	5.068.677	5,799
Março	1.026.045,9	5.705.490	5,560
Abril	974.579,2	5.850.799	6,003
Maio	992.558,1	5.967.233	6,011
Junho	1.008.086,5	6.152.525	6,103
Julho	1.017.270,7	5.983.503	5,881
Agôsto	1.017.100,3	5.934.197	5,834
Setembro	968.638,5	5.624.082	5,806
Outubro	992.316,4	5.816.852	5,861
Novembro	980.469,5	5.723.011	5,837
Dezembro	1.028.147,7	5.824.487	5,665
Totais em 1937...	11.850.013,2	69.180.196	5,837
Totais em 1936...	11.109.355,6	62.562.191	5,631
Totais em 1935...	11.287.477,9	64.111.863	5,679
Totais em 1934...	10.876.929,7	60.479.662	5,560
Totais em 1933...	10.159.911,4	56.114.320	5,523
Totais em 1932...	9.683.408,9	52.924.418	5,465

CARROS

Existência:

Em 31 de dezembro de 1937, existiam 305 carros, assim discriminados:

Carros para o serviço do publico:

1.ª classe	85	
1.ª classe com bufete	19	104
2.ª classe		69
Mixto (1.ª e 2.ª classe)	1	
Mixto (2.ª classe e bagagem)	1	2
Correio	4	
Correio-bagagem	54	58
Auxiliar-correio		2
Dormitorios		16
Restaurantes		12
Reservados		2
Transporte de doentes e cadáveres		1
		266

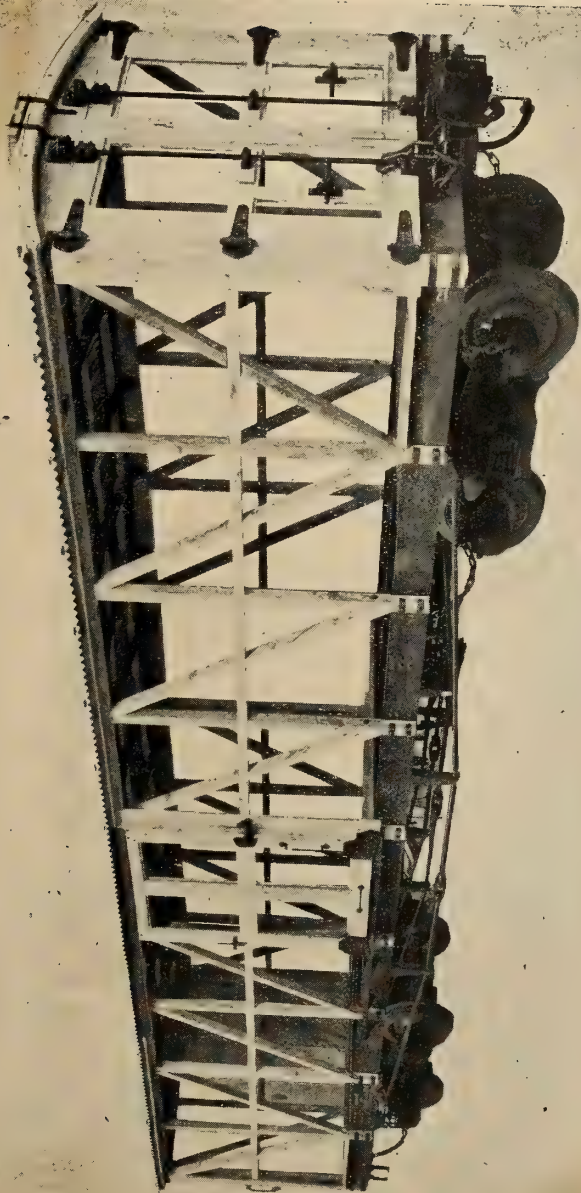
Carros para o serviço interno da Viação Ferrea:

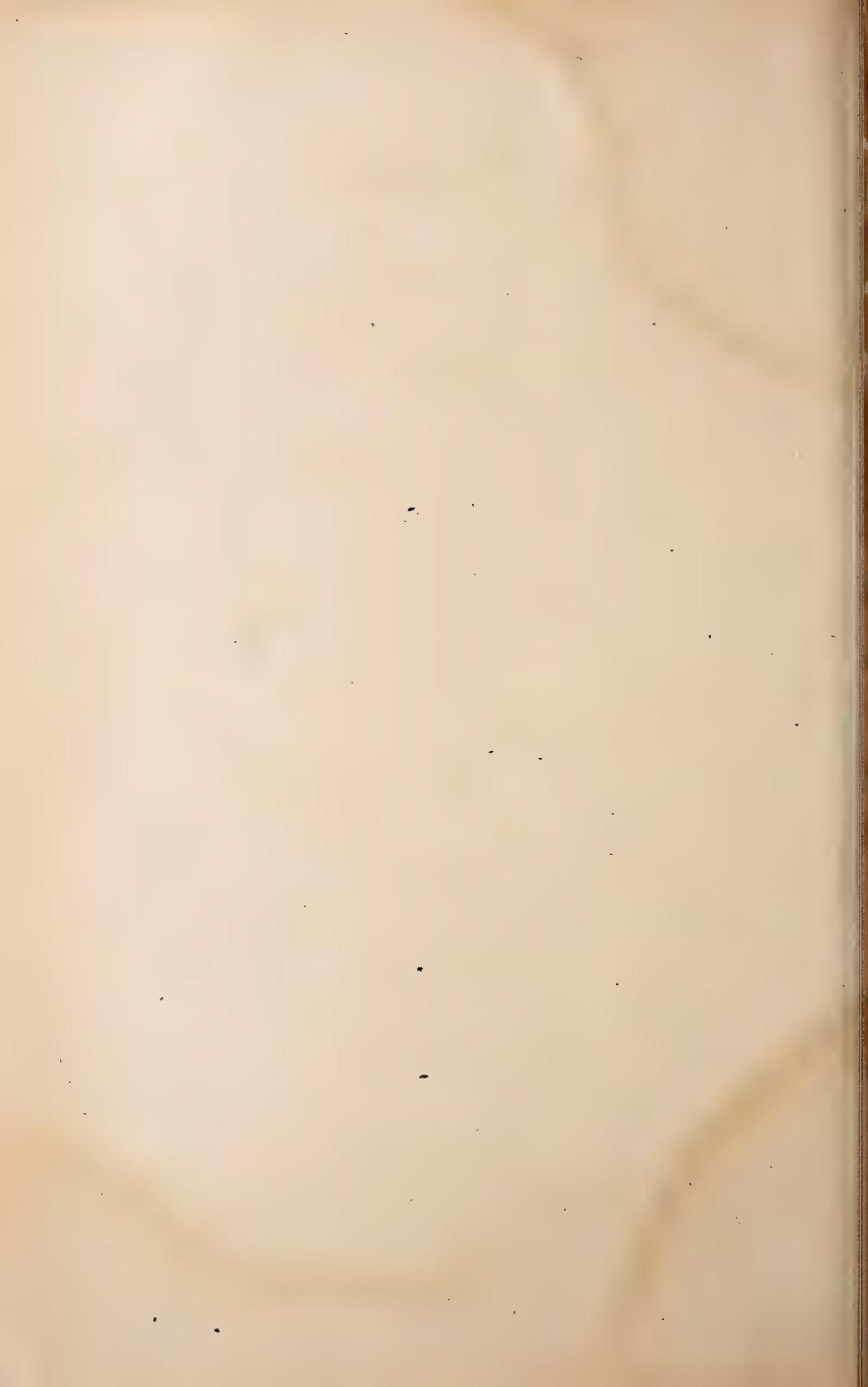
Reservados	2	
Administração	8	
Inspeção	22	
Auxiliar de inspeção da Diretoria	2	
Pagadores	5	39
Total geral		305

Situação:

Dos 305 carros existentes em 31 de dezembro de 1937, estavam à disposição do tráfego 291 e achavam-se imobilizados 14 carros, assim descriminados:

No serviço de passageiros:

Em bom estado	250	
Em regular estado	1	
Em máu estado	3	254

Vagão fechado, com estrutura de madeira, em construção

Phot. E. Sergysels — Brux.

No serviço da Viação Ferrea:

Em bom estado..................	35	
Em regular estado...............	2	
Em máu estado..................	—	37

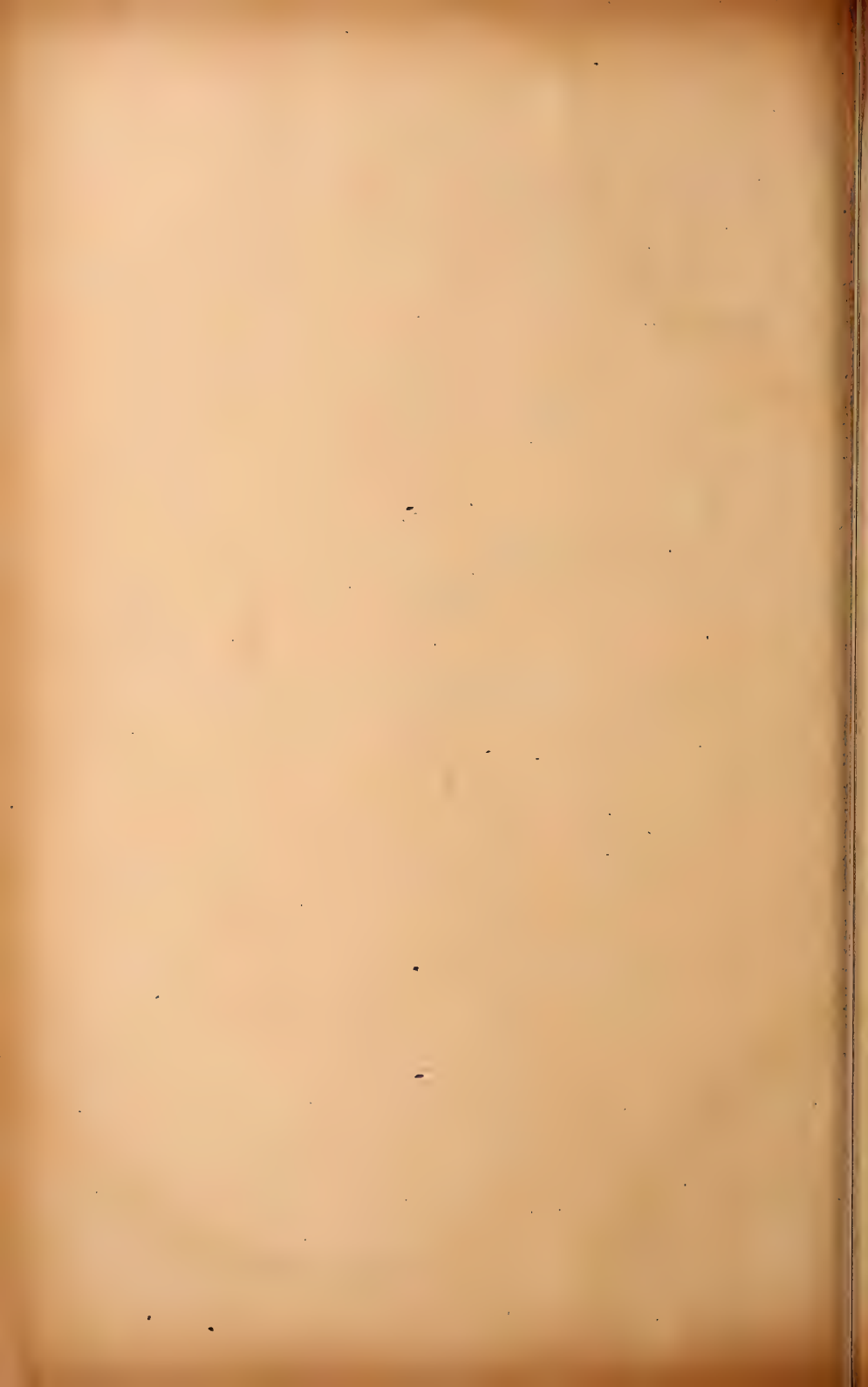
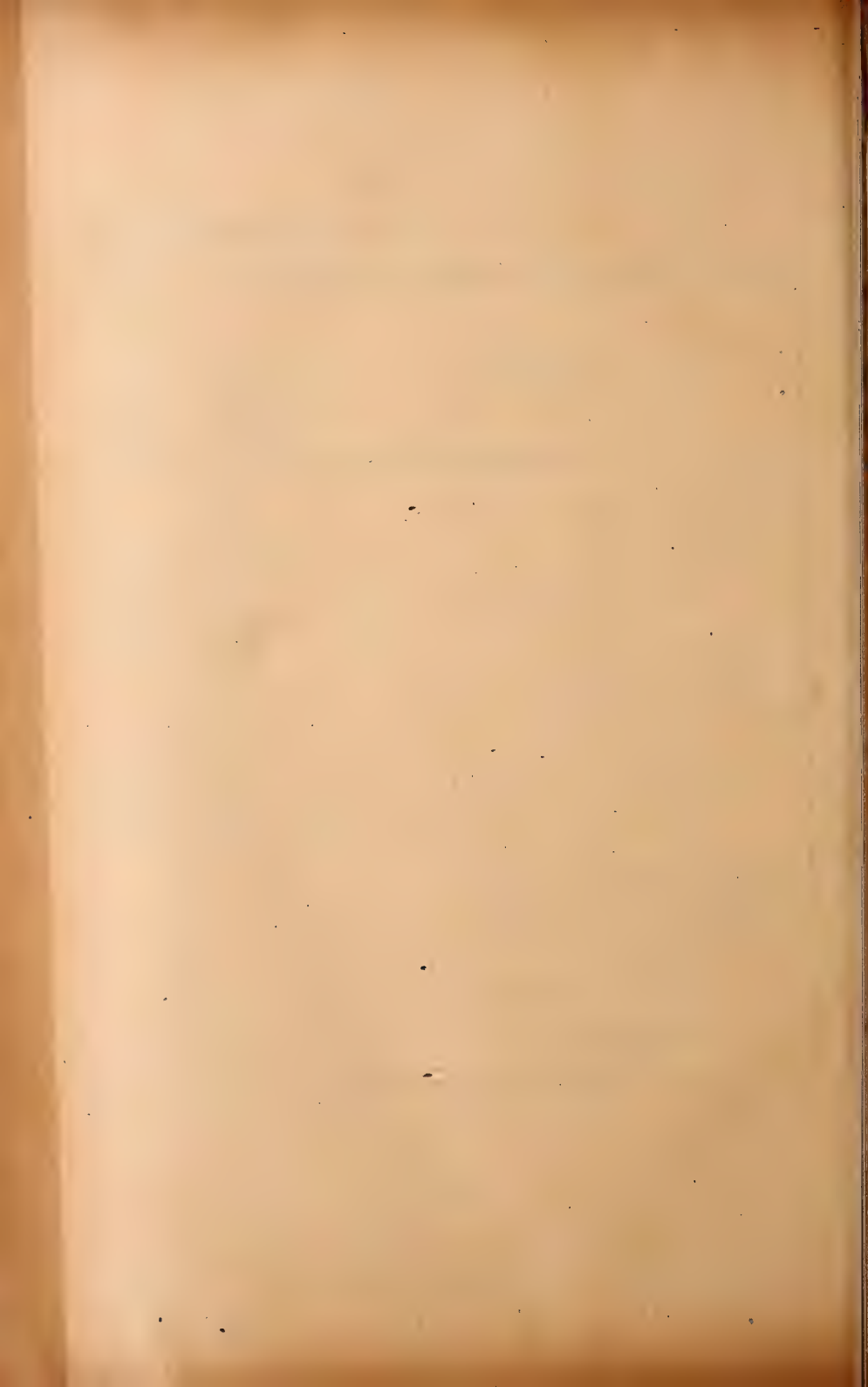
Resumo geral em tráfego:

Em bom estado..................	285	
Em regular estado...............	3	
Em máu estado..................	3	291

Imobilizados:

Em reparação	13	
Aguardando reparação	—	
Retirado do serviço..............	—	
Aguardando baixa solicitada......	1	14
Total geral.............		305

No quadro a seguir, aprecia-se a situação geral dos carros em 31 de dezembro do último quinqüênio:

DESI	1 9 3 6		1 9 3 7	
	mero carros	Percentagem	Número de carros	Percentagem
a) Em bom estado.....	271	89,14	285	93,75
b) Em regular estado..	8	2,63	3	0,99
c) Em máu estado....	9	2,97	3	0,99
1) Total em trá	288	94,74	291	95,73
d) Em reparação	16	5,26	13	4,27
e) Em montagem	—	—	—	—
f) Aguardando reparaçã	—	—	—	—
g) Aguardando montag	—	—	—	—
2) Total dos re	16	5,26	13	4,27
Total em serviç	304	100,00	304	100,00
h) Aguardando reconst	—	—	—	—
i) Aguardando baixa s	1	0,33	1	0,33
j) Aguardando baixa a	—	—	—	—
k) Imprestáveis	—	—	—	—
3) Total dos in	1	0,33	1	0,33
Total geral (1 -	305	—	305	—

Aquisição e incorporação de carros

No decorrer do ano de 1937 não houve aquisição nem incorporação de carros.

Reparação de carros

Durante o ano de 1937, deram saídas das oficinas 162 carros, sendo 71 de pequenas e médias reparações, 69 de grandes reparações e 22 reconstruidos.

A despesa com êsse serviço importou em:

DESIGNAÇÃO	Oficinas	Despesas	Quantidade	Média mensal	Custo médio
Pequenas e médias reparações	Quilom. Três	342:984$700	49	4,09	6:999$688
	Rio Grande.	162:049$800	22	1,83	7:365$900
Total	....	505:034$500	71	5,92	7:113$161
Grandes reparações..	Quilom. Três	561:773$200	39	3,25	14:404$441
	Rio Grande.	402:914$400	30	2,50	13:430$480
Total	....	964:687$600	69	5,75	13:980$979
Reconstruções	Quilom. Três	426:179$800	15	1,25	28:411$986
	Rio Grande.	182:555$600	7	0,58	26:079$371
Total	....	608:735$400	22	1,83	27:669$790
Total por oficinas	Quilom. Três	1.330:937$700	103	8,58	12:921$725
	Rio Grande.	747:519$800	59	4,91	12:669$827
Total geral........	....	2.078:457$500	162	13,50	12:829$984

O comparativo dessa despesa, nos últimos cincos anos, consta do quadro seguinte:

ANO	Despesa	Quantidade	Média mensal	Custo médio
1933...........	1.392:474$300	113	9,41	12:322$781
1934...........	1.778:131$500	105	8,75	16:934$585
1935...........	1.961:252$840	156	13,00	12:572$133
1936...........	1.845:312$600	166	13,83	11:116$340
1937...........	2.078:457$500	162	13,50	12:829$984
Total	9.055:628$740	702	—	—
Média anual...	1.811:125$748	140,4	11,69	12:899$756

Conservação de carros

A despesa com a conservação de carros no ano de 1937, atingiu à soma de 693:636$500 contra 692:122$900 em 1936, ou sejam mais 1:513$600.

Transformações

Durante o ano de 1937 não se verificou nenhuma transformação nos carros de passageiros.

Baixa do inventário

Durante o ano de 1937 não se registou baixa de carros de passageiros; continúa aguardando baixa o carro de primeira classe número 471.

Vestíbulos e foles de intercomunicação

No decorrer do ano de 1937 não se procedeu a adaptação de foles de intercomunicação em carros de passageiros.

A situação dos carros dotados de vestíbulos e foles de intercomunicação era a mesma do ano anterior, sendo a seguinte:

ESPÉCIE DOS CARROS	Dotados pela Viação Férrea	Adquiridos com vestíbulos e foles	Total
1.ª classe	12	24	36
1.ª classe com bufete.........	3	15	18
2.ª classe	26	3	29
Dormitórios	11	5	16
Restaurantes	8	4	12
Correio-bagagem	23	6	29
Total....................	83	57	140

Carros-motores

A Viação Férrea, em 1937, continuou a intensificar o tráfego de carros-motores para os trechos de Pelotas a Rio Grande, Pôrto Alegre a Canela e Pôrto Alegre a Caxias.

Para isso, foram construídos e deram saída das Oficinas de Santa Maria, durante o ano, mais três carros-motores, que tomaram os números 83, 84 e 85, com lotação para 32 passageiros, e inciada a construção de mais três carros do mesmo tipo, que tomarão os números 86, 87 e 88, sendo que a construção dos dois primeiros está bastante adiantada, devendo saír das Oficinas em princípios de 1938, assim como a de mais dois carros maiores, com lotação para 36 passageiros e dotados de um compartimento para bagagem, os quais tomarão os números 101 e 102.

Situação:

Em 31 de dezembro de 1937, existiam 20 carros-motores, assim discriminados:

N.° do carro-motor	Marca do motor	LOCALIZAÇÃO	Estado de conservação	Observações
61	Chevrolet ...	Depósito de Pôrto Alegre	Bom	
62	Ford	Depósito de Rio Grande	Regular	
63	Chevrolet ...	Oficinas de Santa Maria	—	Aguarda baixa
64	Chevrolet ...	Depósito de Rio Grande	Regular	
65	Ford	Oficinas de Santa Maria	—	Aguarda baixa
66	Chevrolet ...	Oficinas de Rio Grande	—	Em reparação
71	International	Depósito de Rio Grande	Bom	
72	International	Depósito de Rio Grande	Bom	
73	International	Depósito de Rio Grande	Regular	
74	International	Depósito de Rio Grande	Regular	
75	International	Depósito de Pôrto Alegre	Bom	
76	International	Depósito de Pôrto Alegre	Bom	
77	International	Depósito de Pôrto Alegre	Bom	
78	International	Depósito de Pôrto Alegre	Bom	
79	International	Depósito de Pôrto Alegre	Bom	
81	International	Depósito de Pôrto Alegre	Bom	
82	International	Depósito de Pôrto Alegre	Bom	
83	International	Oficinas de Santa Maria	—	Em reparação
84	International	Depósito de Pôrto Alegre	Bom	
85	International	Depósito de Pôrto Alegre	Bom	

RESUMO:

Em serviço:

Em bom estado......................	12	
Em regular estado..................	4	
Em máu estado......................	—	16

Nas Oficinas:

Em reparação	2	
Aguardando reparação	—	
Aguardando baixa	2	4
Total..................		20

Percurso e consumo de gasolina e óleo

O percurso efetuado pelos carros-motores em 1937 foi de 575.672,5 quilômetros, o consumo de gasolina de 164.777,8 litros, na importância de 146:866$400, e o consumo de lubrificantes de 2.344,3 litros, na importância de 6:983$900.

O comparativo dêsses dados com os do ano anterior, é o seguinte:

Percurso, consumo de gasolina e lubrificantes e respectivas importâncias, nos anos de 1936 e 1937

DESIGNAÇÃO	Percurso	GASOLINA		LUBRIFICANTES	
		Quantidade	Importância	Quantidade	Importância
	Km.	L		L	
Total de 1937................	575.672,5	164.777,8	146:866$400	2.344,3	6:983$900
Total de 1936................	394.233,6	112.718,0	109:680$100	2.251,0	6:270$000
Diferença	+ 181.438,9	+ 52.059,8	+ 37:186$300	+ 93,3	+ 713$900
Média mensal — 1937.........	47.972,7	13.731,5	12:238$900	195,4	582$000
Média mensal — 1936.........	32.852,8	9.393,2	9:140$000	187,5	522$500
Diferença	+ 15.119,9	+ 4.338,3	+ 3:098$900	+ 7,9	+ 59$500

Vagão gradeado — em construção.

Custo de conservação

Em 1937, foi despendida a importância de 120:681$000 na conservação, sendo 51:458$300 com material e 69:222$700 com pessoal.

Em 1936, essa despesa foi de 30:262$800, sendo .... 24:113$600 com material e 6:149$200 com pessoal.

Custo de reparação

Em 1937, a despesa de reparação montou a 65:975$700, sendo 32:321$800 com material e 33:653$900 com pessoal.

Em 1936, essa despesa foi de 64:253$500, sendo 30:738$300 com material e 33:515$200 com pessoal.

VAGÕES

Existência:

Em 31 de dezembro de 1937, existiam 3.063 vagões, cuja discriminação segue abaixo, em comparação com a do ano anterior:

Vagões para o serviço do público e para o serviço interno da Viação Férrea:

	1937		1936	
Plataformas de 5 toneladas e 2 eixos	37		37	
Plataformas de 10 toneladas e 2 eixos	13		13	
Plataformas de 8 toneladas e 4 eixos	12		12	
Plataformas de 10 toneladas e 4 eixos	101		101	
Plataformas de 13 toneladas e 4 eixos	200		200	
Plataformas de 14 toneladas e 4 eixos	6		6	
Plataformas de 16 toneladas e 4 eixos	172		172	
Plataformas de 20 toneladas e 4 eixos	21		21	
Plataformas de 24 toneladas e 4 eixos	164		170	
Plataformas de 25 toneladas e 4 eixos	38		38	
Plataformas de 28 toneladas e 4 eixos	418	1182	418	1188
Fechados de 10 toneladas e 4 eixos..	55		55	
Fechados de 12 toneladas e 4 eixos..	57		57	
Fechados de 13 toneladas e 4 eixos..	49		50	
Fechados de 16 toneladas e 4 eixos..	122		124	
Fechados de 20 toneladas e 4 eixos..	51		51	
Fechados de 24 toneladas e 4 eixos..	539		617	
Fechados de 28 toneladas e 4 eixos..	484	1357	403	1357
Frigorificos de 13 toneladas e 4 eixos	10	10	4	4
Transporta		2549		2549

		1937		1936
Transporte		2549		2549
Gradeados de 10 toneladas e 4 eixos	1		1	
Gradeados de 13 toneladas e 4 eixos	12		12	
Gradeados de 16 toneladas e 4 eixos	13		13	
Gradeados de 20 toneladas e 4 eixos	8		8	
Gradeados de 24 toneladas e 4 eixos	60		60	
Gradeados de 28 toneladas e 4 eixos	202	296	202	296
		2845		2845

Vagões especiais para o serviço interno da Viação Férrea:

Gondolas de aço com descarga automática:

	1937		1936	
Gondolas de 24 toneladas para o transporte de pedra britada.....	50		50	
Gondolas de 30 toneladas para o transporte de carvão..........	44	94	44	94

Vagões oficinas:

Oficinas telegráficas	1		1	
Oficinas de eletricidade.............	1		1	
Oficinas de reparação de bombas....	13		13	
Oficinas de reparação de pontes.....	6		6	
Desinfecção de prédios.............	7	28	7	28

Vagões de socorro:

Socorro	21		21	
Vagão-usina elétrica	1	22	1	22

Transporte de empregados:

Dormitórios de trens de lenha.......	17		17	
Dormitórios de trens de lastro.......	29		28	
Dormitórios de turmas telegráficas..	2		2	
Transporte de operários das Oficinas do Quilômetro Três............	2		2	
Transporte de operários da Via Permanente	14		14	
Serviço de variante da 5.ª Divisão...	1		1	
Serviço da Caixa de Aposentadoria e Pensões	1		1	
Serviço do Almoxarifado............	1	67	1	66
Transporta...............		211		210

	1937		1936	
Transporte		211		210
Vagões guindastes para trens de socorro:				
Guindastes de 4 eixos..............	2		2	
Guindastes de 3 eixos..............	1		1	
Guindastes de 2 eixos..............	4	7	4	7
		218		217

NOTA: — Os veículos, cujas classes não têm indicação especial são de 4 eixos.

Não estão incluídos na relação acima 15 vagões-tanques destinados ao transporte de óleo e gasolina e importados da Bélgica, dos quais 8 foram recebidos e montados em dezembro pelas Oficinas de Rio Grande, entrando em tráfego em janeiro de 1938.

Resumo dos vagões

	1937	1936
Para o serviço do público e interno da Viação Férrea..............	2845	2845
Para o serviço interno da Viação Férrea (vagões especiais).........	218	217
Existência em 31 de dezembro......	3063	3062

Em resumo, a existência, por tipo, é a seguinte:

	1937		1936	
Vagões para o serviço do público e da Viação Férrea:				
Plataformas	1182		1188	
Fechados	1357		1357	
Frigoríficos	10		4	
Gradeados	296	2845	296	2845
Vagões especiais para o serviço interno da Viação Férrea:				
Gondolas de aço com descarga automática	94		94	
Fechados	117		116	
Guindastes	7	218	7	217
Total geral..........		3063		3062

A diferença entre os anos de 1937 e 1936 provém do seguinte:

Existência em 1936	3062
Vagão fechado n.º 2799, construído novo	1
Existência total dos vagões	3063

Na existência acima demonstrada não estão incluídos os oito guindastes movidos a vapor, para transbordo de carvão, assim como o guindaste a vapor montado sôbre portal, para o mesmo fim, destacados nos póstos de recebimento de carvão nacional, stiuados em Pôrto Alegre (Navegantes), Margem do Taquarí (2) e nos depósitos de Santa Maria, Diretor Augusto Pestana, Couto, Cacequí e Montenegro.

Situação:

Do total de 3.063 vagões, existiam em tráfego, em 31 de dezembro de 1937, 2.901, sendo:

Em bom estado	2289
Em regular estado	408
Em máu estado	204
Total	2901

A situação em 31 de dezembro, nos últimos cinco anos, foi a seguinte:

DESIGNAÇÃO	1937	1936	1935	1934	1933
Em bom estado	2289	2327	2177	2227	2186
Em regular estado	408	380	386	412	432
Em máu estado	204	190	194	206	216
Total	2901	2897	2757	2845	2834
Em reparação	28	53	78	72	107
Em montagem	—	—	—	—	—
Aguardando reparação ...	57	41	64	2	22
Aguardando baixa por imprestáveis	—	—	—	—	20
Aguardando baixa solicitada	69	69	69	54	104
Para reconstrução	8	2	5	4	2
Total geral	3063	3062	2973	2977	3089

Aquisição e incorporação de vagões

Durante o ano relatado se verificou a incorporação de um vagão fechado de 28 toneladas de lotação, construído pelas Oficinas de Rio Grande.

Foi encomendado nesse ano o seguinte material:

300 estrados completos, com a respectiva ferragem para as superstruturas e 600 truques destinados a 300 vagões fechados de 28 toneladas de lotação.

100 estrados competos, com as superstruturas metálicas e 200 truques destinados a 100 vagões gradeados de 28 toneladas de lotação.

15 vagões tanques, com capacidade de 25.000 litros, destinados ao transporte de óleo e gasolina.

Todo o material acima mencionado foi encomendado à Fábrica Société Anonyme des Ateliers de le Dyle, Louvain, Bélgica, por intermédio da firma Brasunido S. A., com exceção dos 830 truques, encomendados, por intermédio da mesma firma, à fábrica American Steel Foundries, da América do Norte.

O madeiramento para as caixas dos vagões está sendo feito nas Oficinas da Viação Férrea.

Esses veículos, com exceção do construído nas Oficinas de Rio Grande, não figuram na existência geral de vagões de 1937, nem nos respectivos comparativos, visto que só serão incorporados em 1938.

Recapitulação das aquisições de vagões

Recapitulando-se os dados de aquisição de vagões pela Viação Férrea e pelas firmas interessadas nos transportes, em 1925 a 1937, temos:

Pela Viação Férrea:

Vagões fechados, de 28 toneladas	40	
Vagões fechados, de 24 toneladas	381	421
Vagões gradeados, de 28 toneladas	100	
Vagões gradeados, de 24 toneladas	60	160
Vagões plataformas, de 28 toneladas		145
Vagões gondolas de aço, de 24 toneladas	50	
Vagões gondolas de aço, de 30 toneladas	39	
Vagões gondolas de aço, de 30 toneladas	5	94
Total dos adquiridos pela Viação Férrea		820

Pelas firmas interessadas:

Vagões fechados, de 28 toneladas............	10	
Vagões fechados, de 24 toneladas............	13	23
Vagões plataformas, de 24 toneladas..........		225
Total..............................		248
Total geral dos vagões adquiridos de 1925 a 1937....................		1068

A discriminação, por tipo, é a seguinte:

Vagões fechados, de 24 e 28 toneladas............	444
Vagões gradeados, de 24 e 28 toneladas............	160
Vagões plataformas, de 24 e 28 toneladas..........	370
Vagões gondolas de aço, de 24 e 28 toneladas......	94
Total....................................	1068

Do total de 248 vagões plataformas e fechados importados pelas firmas interessadas nos transportes, já foram adquiridos pela Viação Férrea do Rio Grande do Sul, 218.

Continuam a pertencer às firmas interessadas 20 plataformas e 10 fechados.

Baixa do inventário

Durante o ano de 1937 não se deu baixa de vagões, do inventário.

Continuam ainda aguardando baixa, solicitada em 1934, 69 vagões imprestáveis para o serviço, quér pelo uso quér por avárias.

Reparação de vagões

Durante o ano de 1937 saíram das oficinas 1059 vagões, sendo:

OFICINAS	Despesa	Quantidade	Média mensal	Custo unitário
Quilômetro Três	2.282:820$200	919	76,58	2:484$026
Rio Grande	402:298$400	140	11,67	2:873$560
Total de 1937...	2.685:118$600	1059	88,25	2.535:522
Total de 1936...	1.843:319$700	980	81,66	1:880$938

O comparativo dos últimos cinco anos é o seguinte:

ANOS	Despesa	Quantidade	Média mensal	Custo médio
1933...........	1.690:190$800	852	71,00	1:983$792
1934...........	1.784:457$550	984	82,00	1:813$473
1935...........	1.743:238$400	925	77,08	1:884$582
1936...........	1.843:319$700	980	81,66	1:880$938
1937...........	2.685:118$600	1059	88,25	2:535$522
Total	9.746:325$050	4800	—	—
Média anual...	1.949:265$010	960	79,99	2:030$484

Conservação de vagões

A conservação de vagões, pelos postos de visita, no ano de 1937, importou em 1.091:617$800 contra 972:810$000, ou sejam mais 118:807$800.

Alteração na lotação de vagões

Com a aquisição e adaptação, nos respectivos truques, de molas espirais mais reforçadas, foram alteradas as lotações de 80 vagões fechados, de 24 para 28 toneladas.

Foram também alteradas as lotações de 2 vagões fechados, de 16 para 24 toneladas.

Freio a vácuo

No decorrer do ano de 1937 foram instalados pelas Oficinas, freios automáticos a vácuo nos três veículos seguintes:

1 vagão fechado de 28 toneladas de lotação, construído pelas Oficinas de Rio Grande.

2 vagões fechados, cuja lotação foi alterada de 16 para 24 toneladas.

A situação dos veículos, dotados dessa aparelhagem, em relação à existência, excluídos os veículos que aguardavam baixa, era a seguinte:

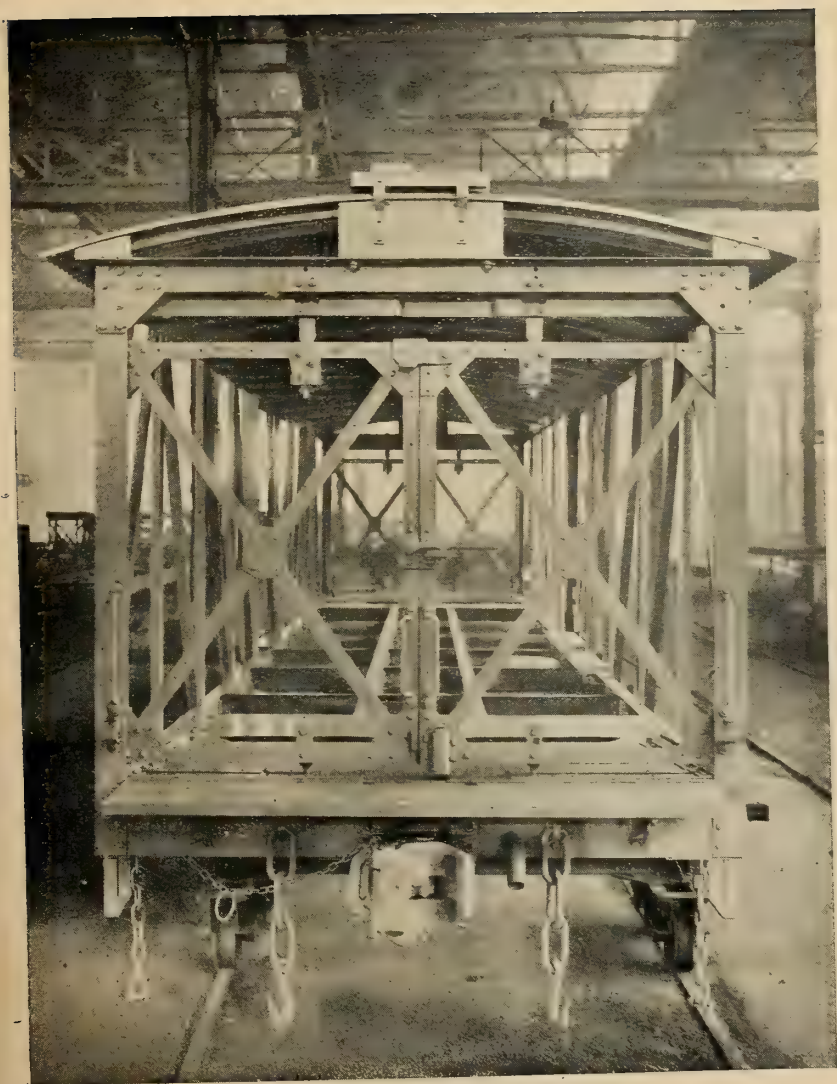
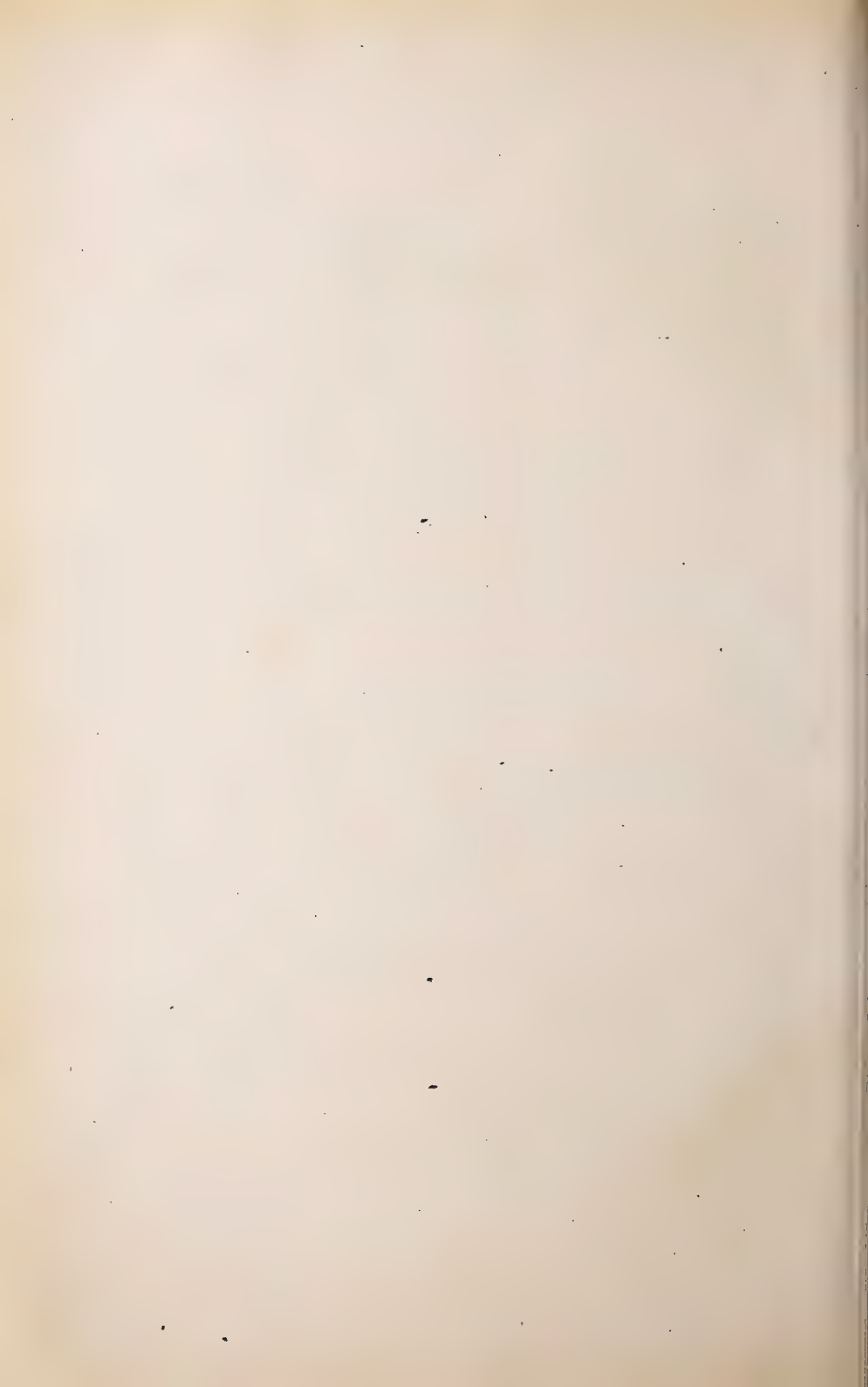
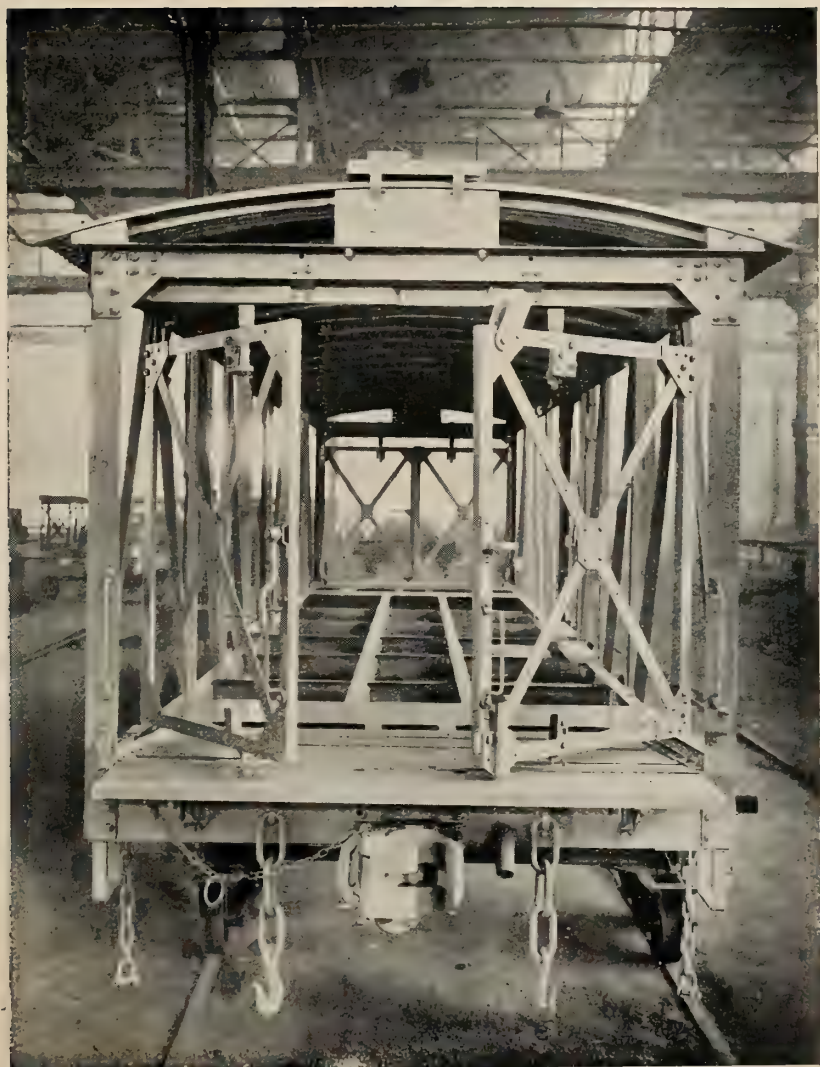
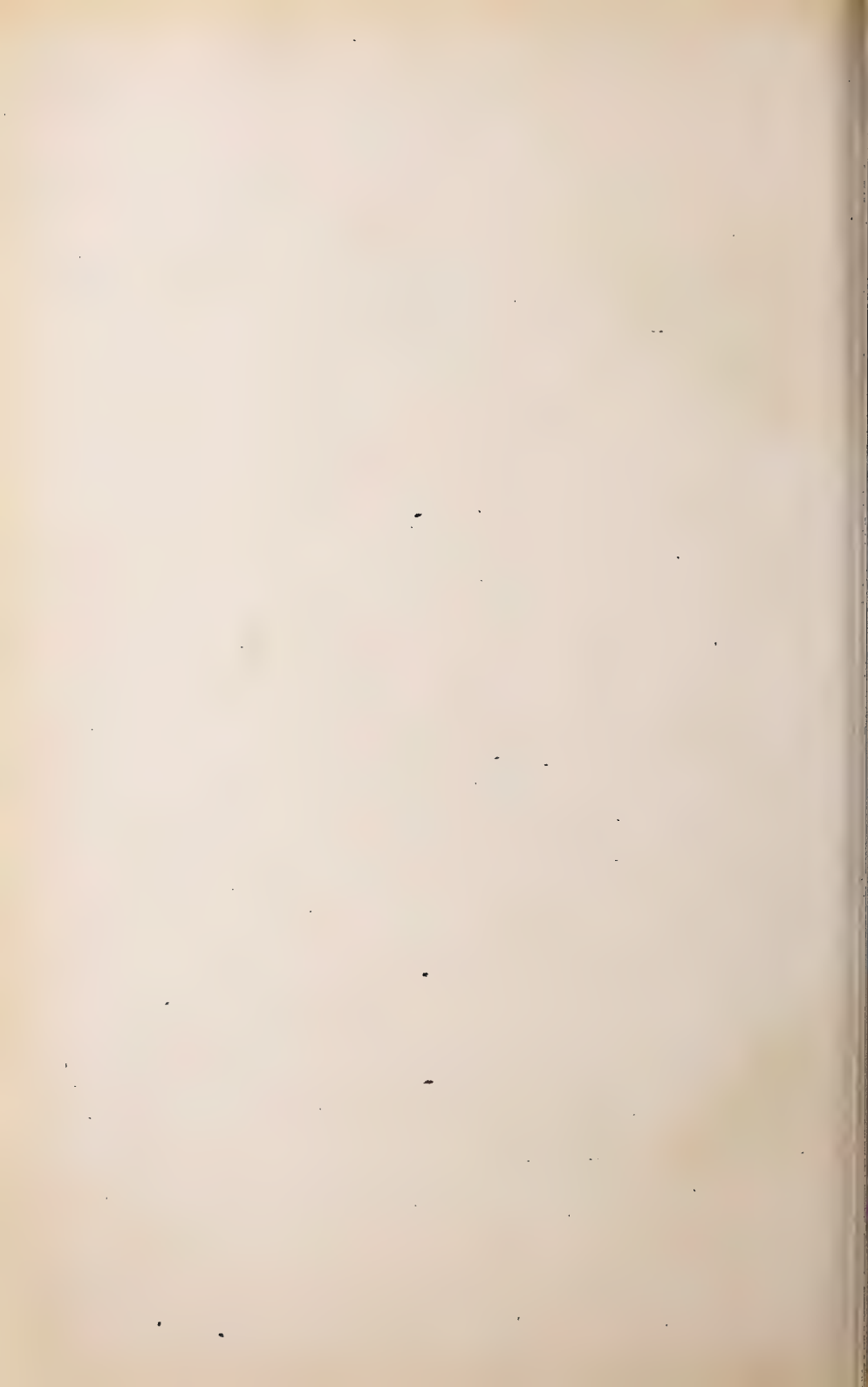
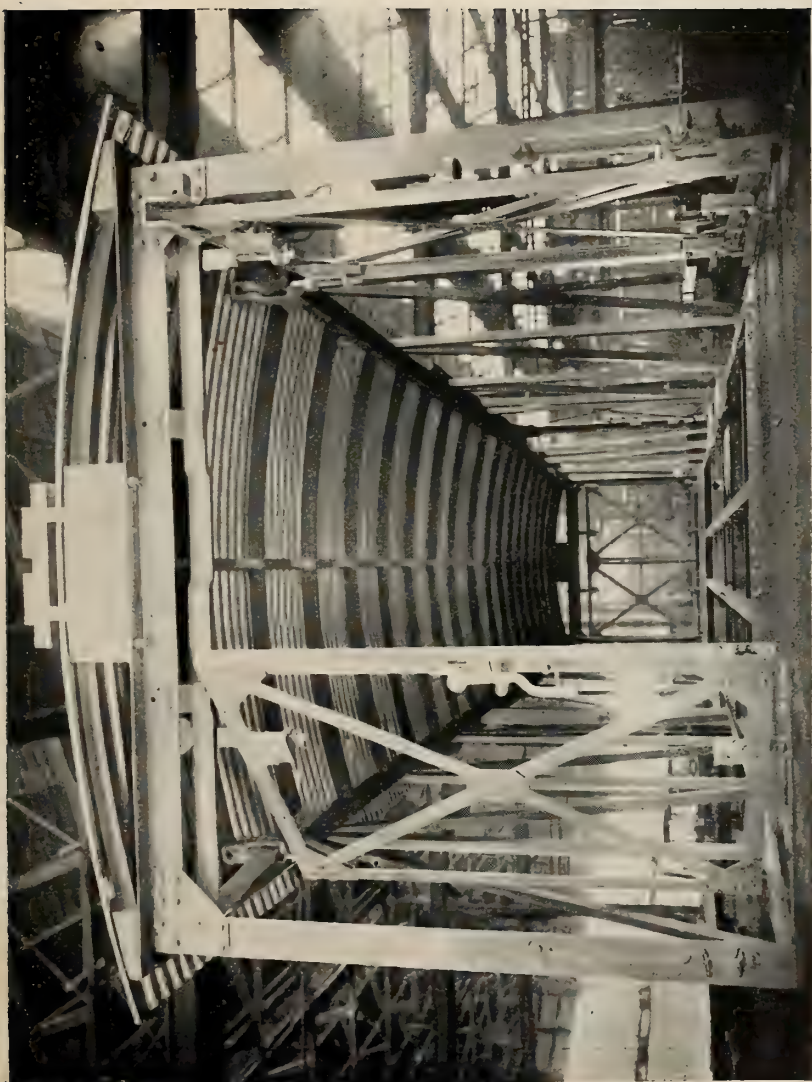
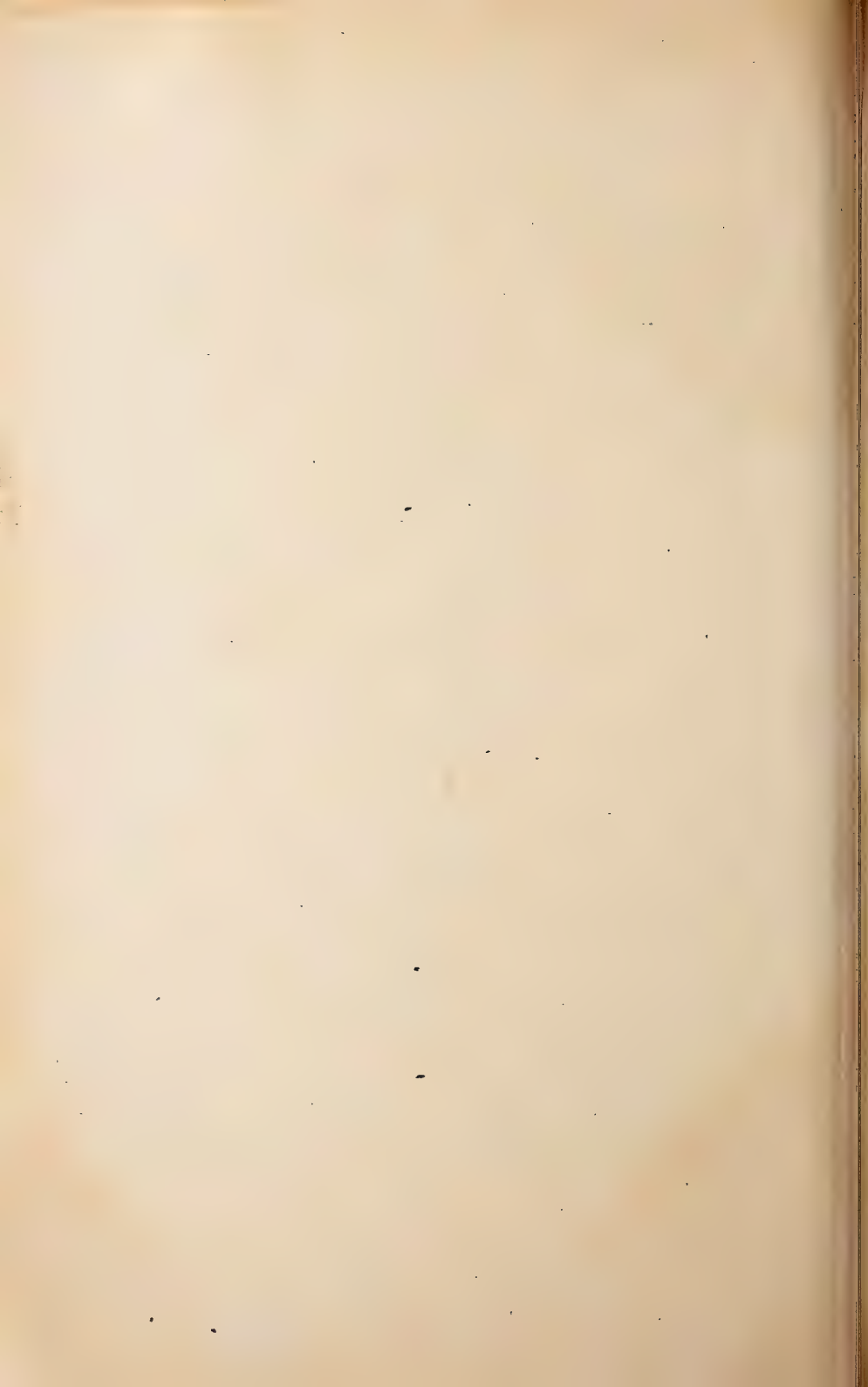
	1937		1936	
Vagões com instalações completas..	1882		1879	
Vagões com conduta (sem cilindros)	213		215	
Vagões sem instalação.............	899	2994	899	2993
Carros com instalações completas...	293		293	
Carros com conduta (sem cilindros)	11		11	
Carros sem instalação.............	—	304	—	304
Total....................		3298		3297

No total de veículos existentes, temos 65,95% com instalação completa, 6,79% com conduta sem cilindro e 27,26% sem instalação de freio a vácuo.

Truques dotados de eixos Standard

Continuou a ser feita, pelas oficinas, em 1937, a substituïção de truques com eixos de menores dimensões, por truques dotados de eixos com mangas de 4¼″ × 8″, tendo-se verificado que essa substituïção foi feita em mais 3 veículos.

A situação em 31 de dezembro de 1937, comparada com a de 1936, era a seguinte, com as respectivas percentagens sôbre a existência de veículos prestáveis para o serviço:

	1937		1936	
Carros e vagões munidos de truques com eixos Standard	2170 =	65,80%	2167 =	65,73%
Carros e vagões munidos de truques com eixos de menores dimensões	1107 =	33,56%	1109 =	33,64%
Carros munidos de truques com eixos maiores (mangas de 5″ × 9″)........	21 =	0,64%	21 =	0,62%
	3298 =	100,00%	3297 =	100,00%

Vagão gradeado — em construção — Detalhe da porta.

Vagão gradeado — em construção — Detalhe da porta

Vagão gradeado — em construção — Detalhe da porta.

Os truques, dotados de eixos Standard, nos vagões de carga, são do tipo "Diamond". Continuam também em serviço, com resultados satisfatórios, 100 vagões fechados e 5 vagões gondolas de aço, dotados de truque "Dalman", e 21 carros de aço com truques do tipo "Pullman".

Engates

Durante o ano de 1937, foram dotados de engates automáticos 3 vagões fechados, um dos quais construído pelas Oficinas de Rio Grande.

A situação, em 31 de dezembro de 1937, comparada com a de 1936, era a seguinte:

	1937		1936	
Vagões munidos de engates automáticos	2381		2378	
Carros munidos de engates automáticos	283	2664	283	2661
Percentagem sôbre a existência		80,78 %		80,71 %
Vagões munidos de engates comuns	620		622	
Carros munidos de engates comuns	14	634	14	636
Percentagem sôbre a existência		19,22 %		19,29 %
Total geral..........		3298		3297

Procedeu-se no decorrer do ano à substituïção de engates automáticos antigos e em máu estado por engates automáticos modernos "Alliance" n.º 2, com aparelhos de choque e tração "Tandem n.º 2" em 11 carros de passageiros.

Durante os anos de 1926 a 1937 foram substituídos, em conseqüência de avárias, as seguintes quantidades de engates de pino e manilha:

1926..............................	2482
1927..............................	2480
1928..............................	1558
1929..............................	1564

1930	1199
1931	1021
1932	725
1933	743
1934	644
1935	515
1936	444
1937	519

COMBUSTÍVEIS

A despesa com os combustíveis consumidos em tôdas as Divisões da Viação Férrea, no decorrer do ano de 1937, atingiu a 24.213:619$293, inclusive a importância de 539:772$400, correspondente à despesa efetuada com o pessoal necessário para o abastecimento dos tenderes.

Em 1936, essa despesa importou em 19.966:633$507, inclusive a importância de 450:393$700, relativa à despesa realizada com o pessoal para o abastecimento dos tenderes.

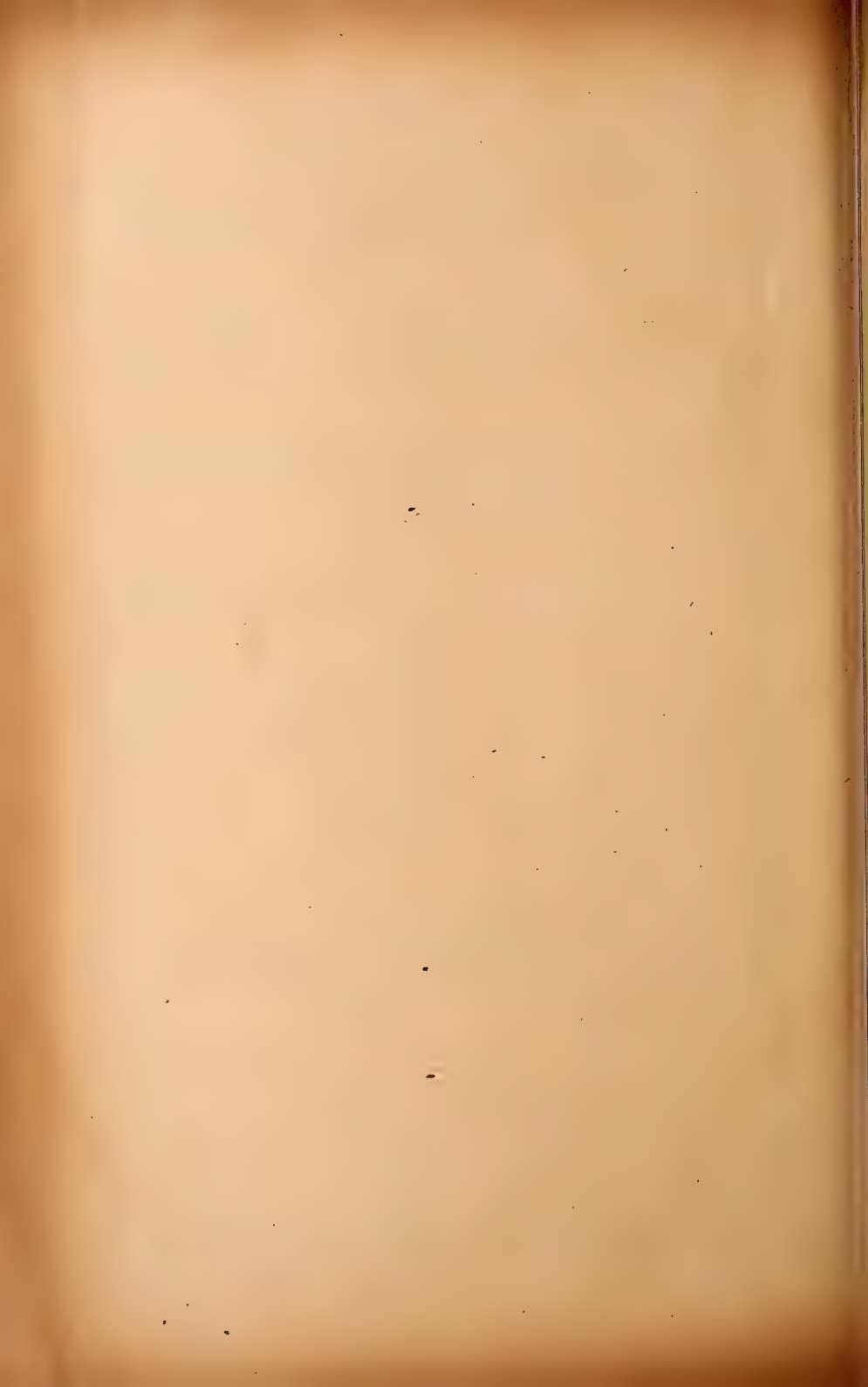
Excluida a despesa de serviço de abastecimento dos tenderes, o consumo e o custo dos combustíveis, revertidos a carvão estrangeiro, foram os seguintes:

ANOS	Consumo	Importância	Preço médio unitário
	T		
1937	186.447,176	23.673:846$893	126$973
1936	164.088,182	19.516:239$807	118$937
Diferença	+ 22.358,994	+4.157:607$086	+ 8$036

Houve, assim, um aumento no consumo de 22.358,994 toneladas e foram gastos mais 4.157:607$086, em conseqüência não só do maior consumo como também do maior preço médio unitário dos combustíveis.

Êsse preço em 1937 foi superior ao de 1936 em 8$036 e isso se deve ao maior custo de todos os combustíveis, conforme se verifica a seguir:

ESPÉCIE DE COMBUSTÍVEL	CUSTO MÉDIO UNITÁRIO		Diferença para mais
	1937	1936	
Carvão briquete	154$457	129$043	25$414
Carvão coque	151$759	120$000	31$759
Carvão de forja......	138$956	121$500	17$456
Carvão nacional	56$624	55$682	$942
Lenha	9$130	8$932	$198
Nó de pinho.........	16$786	13$830	2$956

As quantidades totais e as importâncias dos combustíveis consumidos, por espécies, durante os anos de 1937 e 1936, estão mencionadas no quadro que segue:

Co 1937 e 1936, e das médias mensais correspondentes

	A MENSAL		Custo total do combustível	CUSTO POR	
	l consumido por:			Tonelada-quilômetro-bruta	Trem-locomotiva-quilômetro
	n.	Trem-locomotiva-km.			
		Kg.			
		—			
T		—	22.165:577$160 18.106:530$976	$013.676 $012.179	1$870.5 1$629.8
		—	+ 4.059:046$184	+ $001.497	+ $240.7
M	5	14,573	1.847:131$430	—	—
	2	13,545	1.508:877$581	—	—
	3	+ 1,028	+ 338:253$849	—	—

NO tenderes, nos anos de 1937 e 1936, respectivamente.

259 a

Pelo quadro anterior constata-se que o consumo e a importância dos combustíveis, revertidos a carvão estrangeiro, no serviço de trens em geral, foram em 1937 os seguintes, comparados com os de 1936:

ANOS	Consumo em toneladas	Importâncias
1937..	172.700,987	22.705:349$560
1936..	150.478,501	18.556:924$676
Diferença em 1937....................	+ 22.222,486	+4.148:424$884

Consumiram-se em 1937, no serviço de trens, mais .... 22.222,486 toneladas que em 1936 e foram despendidos mais 4.148:424$884.

O acrescimo de despesa se deve ao maior consumo verificado em 1937 e à elevação dos preços unitários dos combustíveis, que foi, nesse ano, de 131$472 contra 123$319 no ano anterior, ou sejam mais 8$153 por tonelada.

Em 1935 o preço unitário dos combustíveis foi de 120$738, ou seja inferior ao de 1937 em 10$734 por tonelada.

O custo por locomotiva-quilômetro, que em 1935 foi de 1$580.2 e em 1936 de 1$670.3, atingiu em 1937 a 1$916.0, ou sejam mais $335.8 do que em 1935 e mais $245.7 do que em 1936.

Todos os trabalhos continuaram a ser orientados tendo-se em vista a maior economia.

O consumo por tonelada-quilométrica bruta em 1937 foi superior à de 1936 em mais 0,005.3 quilos e superior à de 1935 em mais 0,005.9 quilos.

O consumo por tonelada-quilométrica líquida em 1937 foi superior à de 1936 em 0,008.4 quilos e superior à de 1935 em 0,009.2 quilos.

Considerando-se que a média dos anos de 1922 a 1936, isto é, dos últimos 15 anos, foi de 0,117.7 quilos por tonelada-quilométrica bruta e de 0,334.2 quilos por tonelada-quilométrica líquida transportada, segue-se que a economia obtida em 1937, sôbre a média daqueles anos, foi de 0,011.2 quilos por tonelada-quilométrica bruta e de 0,047.0 quilos por tonelada-quilométrica líquida, ou sejam 9,52 % por tonelada-quilométrico bruta e de 14,06% por tonelada-quilométrica líquida.

Esses resultados provém, como já temos feito referência nos últimos relatórios, não só das medidas econômicas postas em prática, como também da racionalização dos serviços em geral, tais como aquisição de locomotivas de maior esfôrço de tração, dotadas de dispositivos especiais para a queima eficiente de carvão nacional, introdução de veículos dotados de maior capacidade de lotação, melhores condições gerais de conservação de locomotivas e do material rodante, consequente do melhor aparelhamento das oficinas e depósitos, melhoramentos introduzidos nos traçados das linhas e muitos outros.

Fornecimento mecânico de carvão

Ainda, em virtude de medidas de economia, no decorrer do ano de 1937, não foram feitas novas instalações mecânicas para o fornecimento de carvão.

Conforme referência em relatório anterior, a 3.ª Divisão tem diversas instalações mecânicas projetadas para os Depósitos de maior movimento de carvão, as quais serão construídas à medida das possibilidades.

Estão em funcionamento os guindastes para fornecimento de carvão às locomotivas dos Depósitos de Santa Maria, Diretor Augusto Pestana, Couto, Caçequí e Montenegro.

Transporte aéreo de carvão

Os trabalhos de construção do cabo aéreo, que a Companhia Carbonífera Rio Grandense se obrigou a construir para o transporte de carvão, do pôrto de embarque em Arroio do Conde até o quilômetro 252,350 da linha férrea de Santa Maria a Pôrto Alegre, continuaram durante o ano de 1937, esperando-se que essa instalação seja inaugurada em fins de 1938.

Naquele quilômetro está sendo instalado um silo para descarga diréta de carvão nos vagões e tenderes das locomotivas.

Logo que seja posta em funcionamento regular essa instalação, cêrca de 50% da quantidade total de carvão, contratada com o Consórcio de Mineração, deverá ser recebida pelo cabo aéreo.

ro, no serviço dos

UILÔMETRO			CUSTO	
			Por tonelada-quilômetro	
(I) geiro kg.	Líquidas (II) (1 passageiro = 500 kg.		Bruta	Líquida (II)
192).648	319.326.884		$012.7	$031.9
192.500	337.547.339		$012.6	$032.8
192).549	394.854.446		$013.0	$032.1
192).544	447.839.384		$013.1	$032.3
192.748	417.898.863		$014.0	$031.9
192.835	454.380.557		$013.7	$032.3
192.314	489.804.269		$013.0	$030.1
192.309	571.456.989		$012.8	$028.9
193).371	485.152.007		$013.0	$030.6
193.911	468.356.010		$014.5	$034.7
193.292	472.675.209		$012.1	$028.4
193.971	498.067.512		$011.5	$028.5
193.798	558.794.535		$011.6	$028.5
193).613	603.249.254		$012.1	$029.5
193.757	620.152.965		$012.4	$029.9
193.569	703.612.788		$014.0	$032.2
Di.812	+ 83.459.823		+ $001.6	+ $002.3

NOT ssageiro-500 quilos.

267

Carvão nacional

A 10 de julho de 1937 foi celebrado, entre a Viação Férrea e o Consórcio Administrador de Emprêsas de Mineração, consórcio êsse constituído pelas Companhias Estrada de Ferro e Minas de São Jerônimo e Carbonífera Rio Grandense, um novo contrato para o fornecimento mensal de 21.000 toneladas de carvão nacional, procedente das referidas Companhias, pelo prazo de 10 anos, a partir de 1.º de maio de 1937.

Ainda no decorrer de 1937, o transporte, o abastecimento e o consumo dessa hulha sul-riograndense, mereceram a máxima atenção e esforços para que se tornem mais econômicos e eficientes.

Nos últimos 16 anos foram recebidas as seguintes quantidades de carvão sul-riograndense:

ANOS	São Jeronimo	Carbonífera	Total
	T	T	T
1922	101.213,000	12.650,000	113.863,000
1923	100.706,380	25.653,950	126.360,330
1924	97.533,000	46.982,000	144.515,000
1925	105.066,570	42.146,860	147.213,430
1926	107.379,370	25.406,010	132.785,380
1927	97.713,338	30.781,760	128.495,098
1928	109.680,815	39.380,160	149.060,975
1929	132.732,770	46.016,600	178.749,370
1930	119.056,480	48.500,230	167.556,710
1931	129.117,209	47.129,690	176.845,899
1932	140.180,150	47.160,390	187.340,540
1933	140.149,460	54.371,890	194.521,350
1934	149.412,630	54.397,500	203.810,130
1935	152.445,680	60.975,430	213.421,110
1936	154.375,530	53.704,330	208.079,860
1937	—	—	240.928,750

Não estão indicadas as quantidades de carvão fornecidas separadamente pelas duas companhias em 1937, em virtude de terem passado a fazer parte do Consórcio Administrador de Emprêsas de Mineração.

LUBRIFICANTES

A 23 de outubro de 1937 foi celebrado, entre a Viação Férrea e a Standard Oil Company of Brazil, um novo contráto para o fornecimento de óleos e lubrificantes, para locomotivas, tenderes, carros e vagões, pelo período de três anos.

A Standard Oil Company of Brazil vem fazendo o fornecimento de óleos e lubrificantes à Viação Férrea, desde 1931, tendo o último contráto terminado a 1.º de agôsto de 1937.

Os lubrificantes para a lubrificação do material rodante e de tração são dos tipos seguintes:

Standard Locomotive Valve Oil (óleo A) — para válvulas e cilindros de locomotivas a vapor, saturado ou superaquecido;

Standard Locomotive Engine Oil Heavy (óleo B) — para peças frias de movimento de locomotivas;

Standard Car Oil Heavy (óleo C) — para eixos dos tenderes e veículos.

Consumo total de lubrificantes (óleos A, B e C), na Viação Férrea, em 1936 e 1937

DESIGNAÇÃO	QUANTIDADE EM LITROS		Diferênça em 1937
	1937	1936	
óleo A	69.333,62	63.229,00	+ 6.104,62
óleo B	154.707,60	142.858,00	+ 11.849,60
óleo C	151.753,45	158.631,25	— 6.877,80
Total..........	375.794,67	364.718,25	+ 11.076,42

Do consumo de 151.753,45 litros de óleo C, 31.289 litros foram recuperados pelas Oficinas de Santa Maria.

Verifica-se que houve um aumento de 11.076,42 litros de lubrificantes em 1937 sôbre 1936.

Óleo consumido pelo contráto

De acôrdo com os termos do contráto celebrado entre a Viação Férrea e a Standard Oil Company of Brazil, considera-se óleo dentro do contráto, todo o óleo que fôr utilizado

na lubrificação de locomotivas e veículos em tráfego, excluindo-se o consumo relativo à lubrificação inicial das locomotivas e tenderes, novas ou saídas das oficinas, em viagens de experiências, assim como o consumo dos óleos empregados em outros fins.

O consumo total de lubrificantes, pelo contráto, em 1936 e 1937, exclusivamente nas locomotivas e veículos, consta do demonstrativo seguinte:

DESIGNAÇÃO	QUANTIDADE EM LITROS		Diferença em 1937
	1937	1936	
óleo A	54.275,93	49.777,07	+ 4.498,86
óleo B	128.696,34	117.463,90	+ 11.232,44
óleo C	82.033,00	84.079,00	— 2.046,00
óleo recuperado	23.305,00	21.768,50	+ 1.536,50
Total..........	288.310,27	273.088,47	+ 15.221,80

Comparação dos preços médios desde 1921

ANOS	óleo A	óleo B	óleo C
1921.................	2$163	1$261	1$116
1922.................	1$723	1$100	—
1923.................	1$741	1$116	0$987
1924.................	1$216	0$700	0$775
1925.................	1$025	0$633	0$650
1926.................	0$858	0$470	0$436
1927.................	1$563	0$948	0$773
1928.................	1$757	1$139	1$074
1929.................	1$782	1$141	1$100
1930.................	1$875	1$185	1$127
1931.................	2$209	1$421	1$369
1932.................	2$444	1$554	1$485
1933.................	2$221	1$443	1$413
1934.................	1$941	1$233	1$059
1935.................	2$211	1$341	1$314
1936.................	2$273	1$348	1$300
1937.................	2$166	1$271	1$166

Lubrificantes para as locomotivas em geral

ÓLEOS	1936	1937	QUANTIDADE EM 1937		IMPORTÂNCIA		Diferença em 1937
			Mais	Menos	1936	1937	
	L	L	L				
A	49.776,970	54.275,930	4.498,960	—	113:143$865	117:599$031	+ 4:455$166
B	117.463,900	128.696,340	11.232,440	—	158:440$117	163:194$303	+ 4:754$186
C	35.685,500	36.834,000	1.148,500	—	46:407$070	43:266$410	— 3:140$660
Total..........	202.926,370	219.806,270	16.879,900	—	317:991$052	324:059$744	+ 6:068$692

Quantidade, custo e médias, por locomotiva-1000 quilômetros, dos lubrificantes consumidos conforme contráto

ANOS	CONSUMO			Percurso completo das locomotivas	Consumo médio por locomotiva-1000 quilômetros	Custo médio por locomotiva-1000 quilômetros
	Quantidade	Importância	Custo unitário dos óleos A, B e C em conjunto			
	L			km.	L	
1936	202.926,370	317:991$052	1$567	14.342.042	14,149	22$171
1937	219.806,270	324:059$744	1$474	15.276.016	14,388	21$213
Diferênça em 1937...	+ 16.879,900	+ 6:068$692	— $093	+ 933.974	+ 0,239	— $958

NOTA: — As locomotivas Mikado, série 521 a 530, e Mountain, série 801 a 825, são computadas com percursos de 1,5 locomotivas; as locomotivas Mallet, séries 601 a 606, 607 a 617, 621 a 630 e 631-632, computadas com o percurso de 2 locomotivas e as locomotivas Garratt, série 901 a 910, são computadas com o percurso de $2^1/_3$ locomotivas.

Quantidade, custo e média por veículo de 2 eixos-1000 quilômetros dos lubrificantes consumidos pelo contráto

ANOS	CONSUMO			Percurso 2 eixos-1000 quilômetros	Consumo médio por veículo 2 eixos-1000 quilômetros	Custo médio por veículo 2 eixos-1000 quilômetros
	Quantidade em litros	Importância	Custo médio unitário		L	
1937	68.504,00	69:273$740	1$011	137.697.634	0,49	0$503
1936	70.162,00	79:037$570	1$126	125.166.070	0,56	0$631
Diferênça em 1937...	— 1.658,00	— 9.763$830	— 0$115	+ 12.531.564	— 0,07	— 0$128

Enchimento preparado para lubrificação de locomotivas e veículos

ANOS	Quantidade em quilos	Importância	MÉDIA MENSAL		Custo unitário
			Quantidade	Importância	
			kg.		
1937	182.112	261:996$420	15.176,0	21:833$035	1$439
1936	174.787	264:423$830	14.565,5	22:035$319	1$512
Diferença	+ 7.325	— 2:427$410	+ 610,5	— 202$284	— $073

O óleo empregado no preparo do enchimento é do tipo C (Standard Car Oil Heavy) e já está incluido nos demais demonstrativos e médias, que figuram neste capítulo, sôbre o consumo de lubrificantes por espécie.

Consumo de enchimento nas locomotivas, tenderes e veículos em tráfego

DESIGNAÇÃO	Quantidade em quilos	Importância	Custo unitário
Nas locomotivas e tenderes	46.067	64:491$500	1$399
Nos carros e vagões.	86.295	120:742$700	1$399
Total..........	132.362	185:234$200	1$399

Além do consumo acima foram gastos mais 44.579 quilos de enchimento, na importância de 62:778$100, com a lubrificação de locomotivas, carros e vagões, em reparação nas oficinas, o que perfaz o consumo global de 176.941 quilos, na importância de 248:012$300.

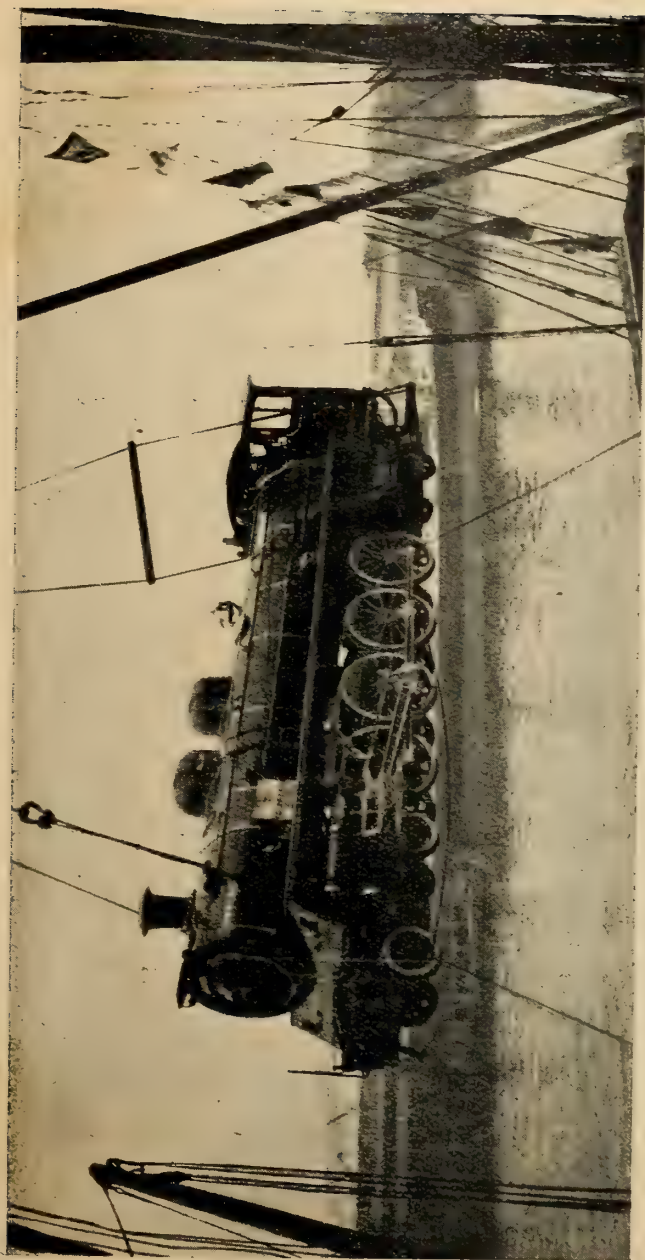
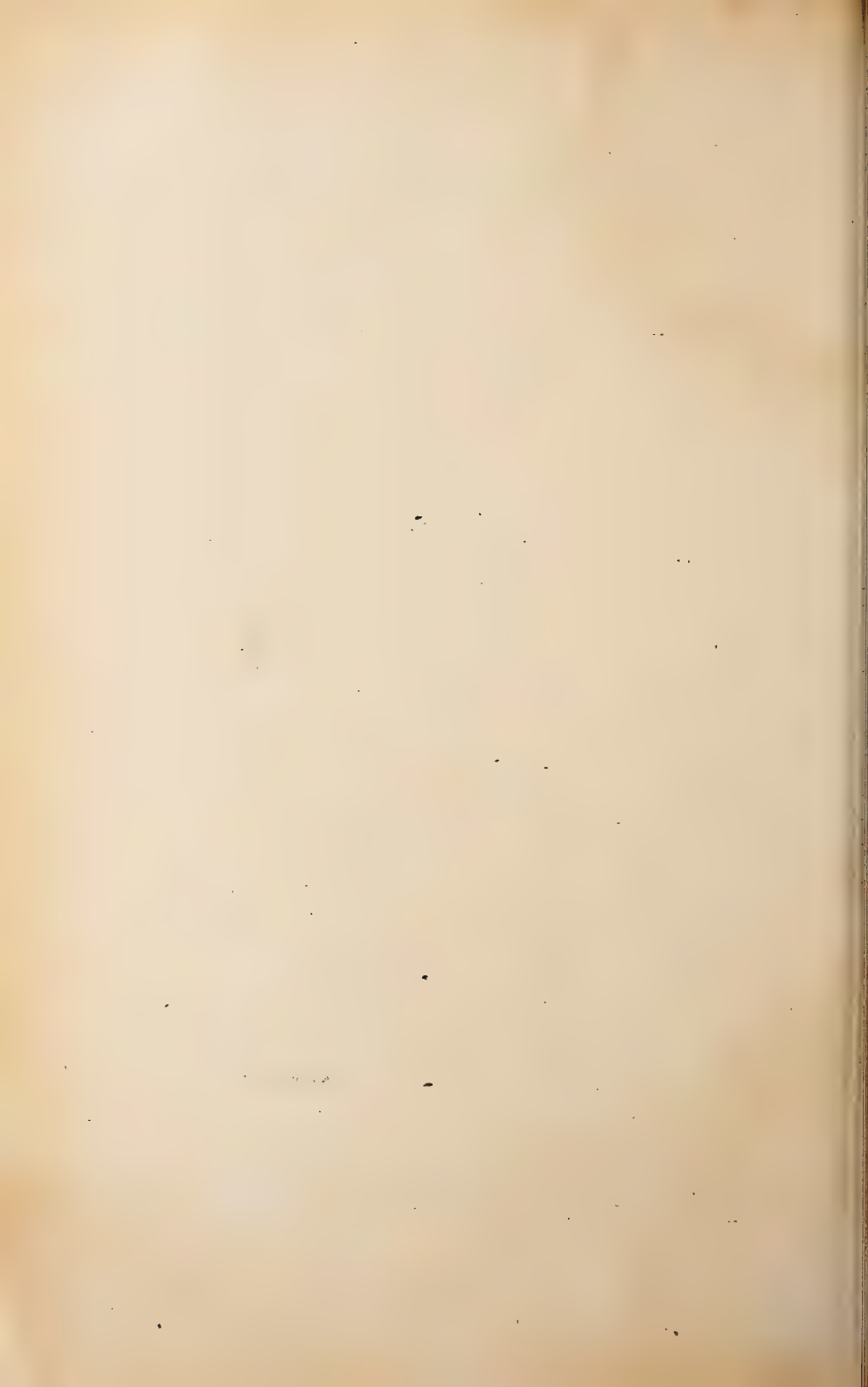
Bronzes queimados

Durante o ano de 1937 verificou-se a queima de 324 bronzes de mangas de eixos de veículos contra 630 em 1936 e 466 em 1935.

Houve, pois, uma redução de 306 bronzes queimados, ou sejam, 48,6%, sôbre o ano anterior e uma redução também de 164 bronzes, ou sejam 26%, sôbre o ano de 1935.

O número excessivo de bronzes queimados, verificado em 1936, foi causado pela grande enchente, que, alagando as linhas e depósitos, ocasionou prejuízos na lubrificação dos bronzes dos veículos.

O demonstrativo a seguir mostra as quantidades de bronzes queimados, desde o ano de 1928:

1928..........................	1666
1929..........................	1841
1930..........................	879
1931..........................	847

Uma das novas locomotivas ao ser carregada no porto de Hamburgo.

1932	805
1933	396
1934	478
1935	466
1936	630
1937	324

Óleos consumidos fóra do contráto

O consumo de lubrificantes fóra do contráto, os quais são empregados no material rodante e de tração, nas oficinas e nos depósitos, na lubrificação de máquinas fixas e máquinas-ferramentas, transmissões de oficinas e depósitos, locomotivas de manobras das oficinas e instalações hidráulicas, acha-se discriminado no quadro a seguir, comparado com o consumo do ano anterior:

DESIGNAÇÃO	CONSUMO EM LITROS	
	1937	1936
óleo A	15.057,69	13.451,93
óleo B	26.011,26	25.394,10
óleo C	38.431,45	45.873,25
óleo recuperado	7.984,00	6.910,50
Total	87.484,40	91.629,78
Média mensal	7.290,37	7.635,81

Graxa para lubrificação de truques

O consumo de graxa especial para a conservação de truques (center plate), durante o ano de 1937, atingiu a 671,500 quilos, na importância de 883$400, correspondendo ao preço de 1$316 o quilo.

Estopa

O consumo total de estopa nova na 3.ª Divisão, no ano de 1937, foi de 107.433 quilos, na importância de 216:498$600, sendo 43.967 quilos na importância de 104:466$100, utilizados no fabríco de enchimento, e 63.466 quilos, na importância de 112:032$500, empregados no serviço de limpesa.

Quantidade e importância de estopa nova consumida na 3.ª Divisão

DESIGNAÇÃO	QUANTIDADE EM QUILOS		IMPORTÂNCIA		PREÇO UNITÁRIO	
	1937	1936	1937	1936	1937	1936
Estopa para enchimento............	43.967	44.351	104:466$100	95:305$500	2$376	2$148
Estopa para limpesa................	63.466	57.004	112:032$500	70:619$900	1$765	1$239
Total	107.433	101.355	216:498$600	165:925$400	2$015	1$637

Verifica-se que o consumo de estopa em 1937 foi superior ao de 1936 em 6.078 quilos.

Estopa consumida na limpesa de locomotivas

ANOS	TOTAL		Custo médio por quilo
	Quantidade	Importância	
	kg.		
1936	48.304,100	59:843$776	1$238
1937	54.964,650	93:308$386	1$697
Diferença em 1937...	+ 6.660,550	+ 33:464$610	+ 0$459

Consumo de estopa de limpesa por locomotiva-1000 quilômetros, nos anos de 1927 a 1937

ANOS	Quantidade em quilos
1927	5,770
1928	7,025
1929	6,075
1930	5,186
1931	3,500
1932	3,168
1933	3,717
1934	4,229
1935	4,239
1936	4,348
1937	4,638

Óleo de limpesa

O consumo de óleo de limpesa na 3.ª Divisão foi de .... 122.267,200 litros, na importância de 54:885$410.

Quantidade e importância de óleo de limpesa consumido nas locomotivas

ANOS	Quantidade em litros	Importância
1937	57.038,550	25:330$823
1936	52.666,400	25:666$105
Diferença em 1937..................	+ 4.372,150	— 335$282

Querosene

O consumo total de querosene na 3.ª Divisão, em 1937, foi de 47.918,900 litros, na importância de 36:593$300, sendo... 20.092,000 litros na importância de 15:207$438, empregados nas locomotivas e depósitos.

Estas quantidade e importância, em comparação com as do ano anterior, constam do quadro a seguir:

Quantidade e importância de querosene consumido nas locomotivas e depósitos

ANOS	Quantidade em litros	Importância
1937	20.092,000	15:207$438
1936	14.745,750	13:111$135
Diferença em 1937..................	+ 5.346,250	+ 2:096$303

Óleo iluminante

O consumo de óleo iluminante em 1937, nas locomotivas e depósitos, foi de 452,250 litros, na importância de 381$902.

O comparativo dêste consumo e importância, com os do ano anterior, foi o seguinte:

Quantidade de óleo iluminante consumido nas locomotivas e depósitos em 1937 e 1936

ANOS	Quantidade em litros	Importância
1937	452,250	381$902
1936	329,000	265$640
Diferença em 1937..................	+ 123,250	+ 116$262

CONTROLE DE DESPESAS DA 3.ª DIVISÃO

Continuou, no decorrer de 1937, a se proceder à apuração das diversas despesas dos Depósitos e Oficinas por conta, assim como as despesas de reparação, nas Oficinas, por locomotiva, carro e vagão.

Da mesma fórma, continuou-se a fazer os comparativos das diferentes despesas efetuadas em cada sub-divisão, por conta, com as despesas orçadas; relatórios mensais, nos quais são discriminadas tôdas as despesas da Divisão; orçamentos diversos e processos de serviços a se realizarem em conta "Fundo de Melhoramentos", tendo sido encaminhados, no decurso do ano, os seguintes processos:

— Transformação de 14 vagões plataformas em vagões frigoríficos, para o transporte de carnes e gêneros deterioráveis, orçada em 624:865$300.

— Construção de 3 carros-motores, para o transporte de passageiros, orçada em 343:284$000.

— Reforma da instalação de luz e fôrça do Depósito de Diretor Augusto Pestana, orçada em 39:147$800.

— Instalações de luz elétrica em 35 casas da Viação Férrea, para moradia de empregados, orçadas em 9:623$000.

ESTUDOS TÉCNICOS

Ainda, por medida de economia, não se pôude dar, em 1937, o desenvolvimento de que carece a 1.ª Sub-Divisão (Estudos Técnicos), aperfeiçoando-se a sua organização interna e desdobrando-a em secções especializadas, para melhor atender aos trabalhos técnicos, que lhe estão afétos.

Muitos trabalhos, entretanto, foram executados por essa Sub-Divisão, em 1937, entre os quais se destacam os seguintes:

— Especificações n.º 61 A — construção de vagões tanques com 25.000 litros de capacidade, para transporte de óleo e gasolina.

— Especificações n.º 177 C — aquisição de truques integrais de aço fundido, destinados aos vagões tanques, para transporte de óleo e gasolina.

— Especificações n.º 181 — aquisição de guindaste a vapor para o transbordo de carvão, em linha de 1 metro de bitola, destinado ao Depósito de Bagé.

— Especificações n.º 182 — aquisição de guindaste elétrico tipo "Pórtico", para o transbordo de carvão, destinado ao Depósito de Bagé.

— Especificações n.º 184 — aquisição de eixos brutos para locomotivas, carros e vagões.

— Especificações n.º 185 — aquisição de eixos montados, para tenderes, carros e vagões.

— Especificações s/n. — aquisição de máquinas pneumáticas.

— Especificações s/n. — aquisição de 12 tornos, sendo 8 mecânicos e 4 ferramenteiros.

— Especificações s/n. — construção de casas para moradia de empregados da 3.ª Divisão.

Projétos — Executaram-se os seguintes:

— Projéto de um carro dormitório com cabines de 2 leitos, no mesmo plano, colocados no sentido transversal do carro.

— Projéto de um carro dormitório com cabines de 1 leito, em dois planos.

— Projéto de um carro dormitório com cabines de 2 leitos, no mesmo plano, colocados no sentido longitudinal do carro.

— Projéto de um carro dormitório com cabines de 1 leito no mesmo plano.

— Projéto de um carro-dormitório-salão.

— Projéto de um carro para o transporte de presos e alienados.

— Projéto de um carro-motor com capacidade para 65 passageiros.

— Projéto de um carro-salão.

— Projéto de um pavilhão para carros-motores, em Rio Grande.

— Projéto de remodelação do Depósito de Diretor Augusto Pestana.

— Projéto de um Posto de Visita em Bagé.

— Projéto de uma carvoeira para o Depósito de Diretor Augusto Pestana.

— Projéto de um abrigo para locomotivas em Pelotas.

— Projéto de tanques subterrâneos para lubrificantes, nos depósitos de Bagé, Diretor Augusto Pestana e Santa Maria.

Pareceres — Emitiram-se os seguinte:

— CONCORRÊNCIA N.º 1418, para a aquisição de truques-motores.

— CONCORRÊNCIA N.º 1601, para a aquisição de tornos mecânicos e tornos ferramenteiros.

— CONCORRÊNCIA N.º 1608, para a aquisição de máquinas pneumáticas, aparelhos de solda, etc., destinados às Oficinas do Quilômetro Três.

— CONCORRÊNCIA N.º 1536, para a aquisição de 800 bandagens.

— CONCORRÊNCIA N.º 1544, para a aquisição de chapas de aço, para fornalhas e corpos cilindricos de locomotivas, e chapa rússa.

— CONCORRÊNCIA N.º 1606, para a aquisição de eixos brutos para locomotivas, carros e vagões.

— PARECER sôbre a concorrência para a aquisição de peças de aço fundido.

Outros trabalhos — Efetuaram-se mais os trabalhos seguintes:

— Estudo sôbre o aparelhamento das Oficinas de Santa Maria e Rio Grande.

— Estudo sôbre a modificação no dômo das locomotivas Garratt ns. 901 a 910.

— Estudos preliminares sôbre um tipo de locomotiva "Santa Fé", 2-10-2.

— Estudos sôbre a construção, nas Oficinas da Viação Férrea, de 22 carros para trens de passageiros.

— Adaptação de vagões fechados de 10 metros de comprimento, para transportes militares.

— Estudo sôbre a instalação de silos de ferro para a carvoeira do Depósito de Cruz Alta.

— Estudos sôbre tipos de casas para residências dos empregados da 3.ª Divisão.

— Gráfico das despesas de cada Divisão da Viação Férrea, entre os anos de 1921 e 1940.

— Localização da carvoeira do Depósito Principal em Santa Maria.

— Modificação no Depósito de Eng.º Ivo Ribeiro.

— Carvoeira, com aparelho manual de abastecimento, para pequenos postos de fornecimento.

— Edifício para vestiários e banheiros das Oficinas de Santa Maria.

— Sugestões para corrigir os principais defeitos da linha Bagé-Rio Grande, aumentando-lhe a capacidade e tornando-a mais econômica para o tráfego.

— Estudo da proposta da fábrica "Dyle" sôbre vagões tanques.

— Relações e orçamentos de máquinas-ferramentas e aparelhos, para diversos depósitos de locomotivas.

— Estudo sôbre o aproveitamento de uma quéda do rio Jacuí, para uma usina hidro-elétrica e respectiva linha transmissora para as Oficinas de Santa Maria e para as Oficinas do Quilômetro Três.

— Organização de um novo caderno de rebolos em uso nas Oficinas e Depósitos.

— Projéto de luva de graduação de freio a vacuo.

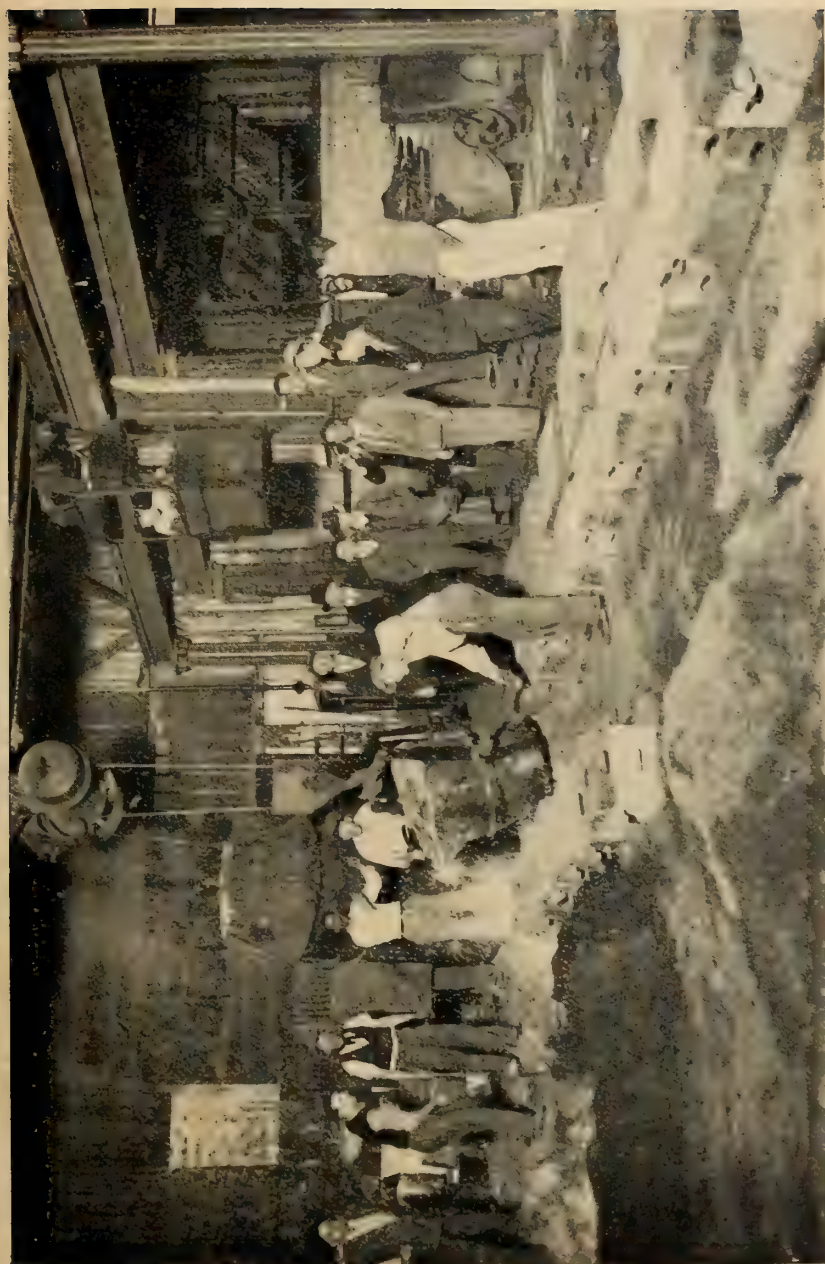
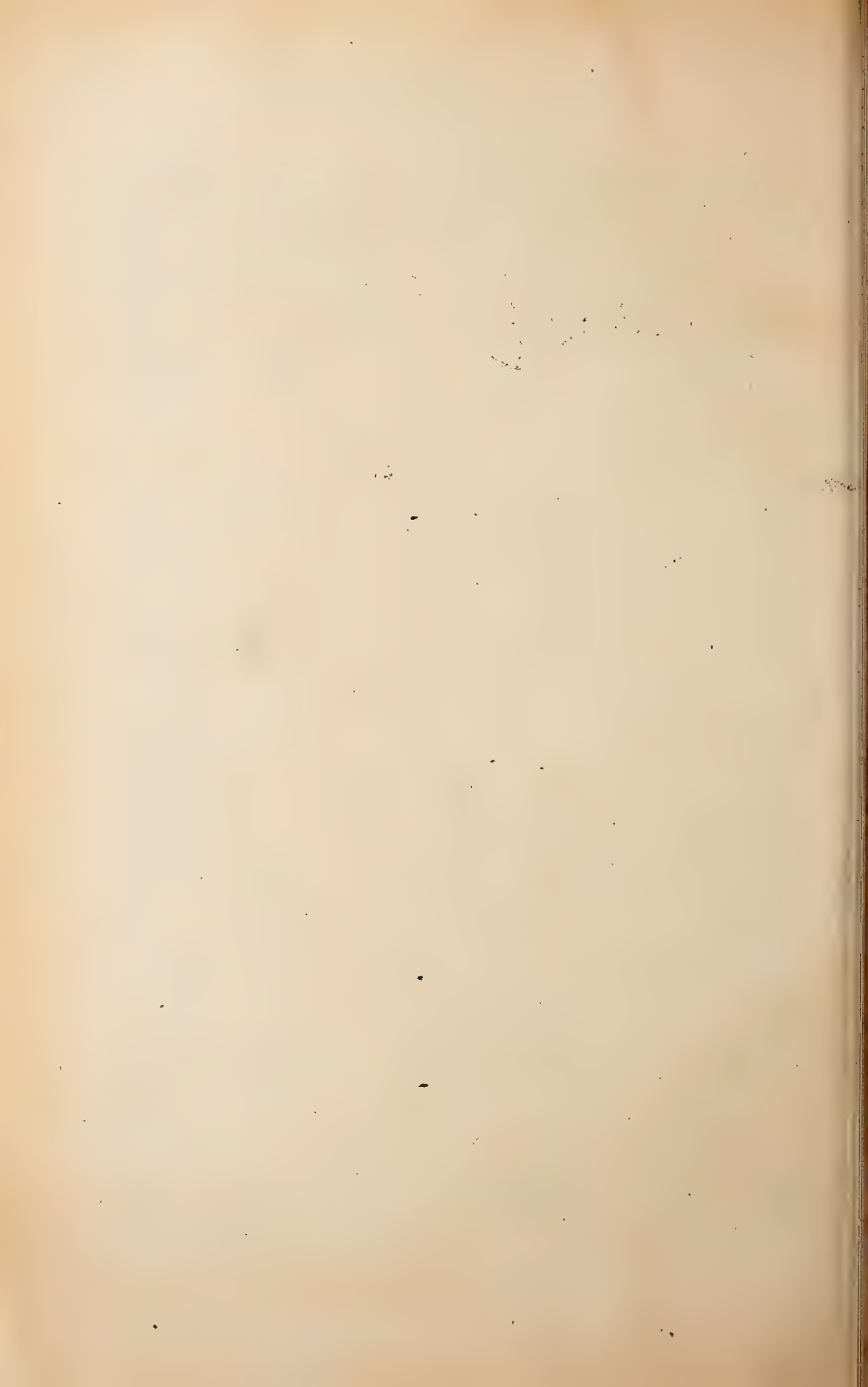
— Organização de relações do material de aço, necessário para a construção de 66 carros para trens de passageiros.

— Fornecimento de dados técnicos, sôbre o material da Viação Férrea, à Comissão Militar de Rêde.

— Cálculo das distâncias virtuais entre caixas d'água das seguintes linhas e ramais: Pôrto Alegre a Santa Maria, Santa Maria a Uruguaiana, Cacequí a Rio Grande, Santa Maria a Marcelino Ramos, Entroncamento a Santana, Cruz Alta a Cruzeiro e Bazilio a Jaguarão.

Arquivo técnico — Com a aquisição de um armário e um ficharío metálicos, iniciou-se a reorganização geral do arquivo de desenhos em téla.

Êsse serviço continuará a ser feito aos poucos, fazendo-se, para isso, oportunamente, a aquisição de novos armários.

Desenhos — Foram executados, durante o ano, além de numerosos desenhos a lapis, 231 desenhos matrizes, em téla, sendo:

Fundição de aço nas oficinas de Santa Maria.

Locomotivas, peças e acessórios	39
Carros, peças e acessórios	61
Vagões, peças e acessórios	23
Diversos	108
Total	231

Fotocópias — Durante o ano, foram executadas 4.923 cópias de desenhos em papel "Ozalid", para a administração, oficinas mecânicas, inspetorias, depósitos de locomotivas, Almoxarifado, Via Permanente, e para os interessados no fornecimento de materiais à Viação Férrea.

Em 1936, foram executadas 8.412 cópias.

Mimeógrafo — Durante o ano de 1937, foram executadas 109.701 cópias de circulares, especificações, instruções, etc., assim distribuidas:

Para a Diretoria	65.209
Para a 1.ª Divisão	16.368
Para a 2.ª Divisão	468
Para a 3.ª Divisão	27.656
Total	109.701

Em 1936, o mimeógrafo produziu 122.041 cópias.

Laboratório de Análises

O Laboratório de Análises, instalado em uma dependência do Depósito de Diretor Augusto Pestana, em 1932, e destinado a análises de carvão, assim como análises e ensaios de diversos outros materiais, como óleos, tintas, vernizes, artefatos de borracha, continuou a prestar os seus serviços durante o ano de 1937.

Em vista de ter ficado resolvida a sua transferência para junto das Oficinas de Santa Maria, onde já existe outro de menores proporções, destinado a experiências e ensaios relativos à fundição de aço, não foi, durante o ano em relato, aumentado o seu aparelhamento, como se vinha procedendo desde a sua instalação.

Nenhuma secção nova foi, assim, organizada.

Juntos, os dois laboratórios prestarão melhores serviços e com maiores economias.

Durante o ano de 1937, foram entregues ao laboratório 231 amostras para serem submetidas a análises e ensaios; o número de ensaios e análises, feitos, foi de 275 e o número de determinações, de 13.265.

OFICINAS

Durante o ano de 1937 funcionaram regularmente as oficinas de Santa Maria, Rio Grande e Quilômetro Três.

Em 31 de dezembro de 1937, trabalhavam nas três oficinas 1.735 empregados, sendo:

Oficinas de Santa Maria....................	577
Oficinas de Rio Grande......................	711
Oficinas do Quilômetro Três................	447
Total..............................	1.735

Em igual data do ano de 1936 trabalhavam nas oficinas 1.610 empregados.

O excesso de 125 empregados, em 1937, é conseqüência do desenvolvimento de alguns trabalhos e da admissão, em caráter provisório, de operários para o preparo de paineis de madeira e outras peças, destinados à montagem de 300 vagões fechados e 100 vagões gradeados, encomendados no estrangeiro.

A importância das folhas de vencimentos do pessoal das oficinas, no ano de 1937, foi a seguinte:

	Importância	Média mensal
Santa Maria	2.846:785$000	237:232$000
Rio Grande........	2.897:436$000	241:453$000
Quilômetro Três....	1.885:292$200	157:107$700
	7.629:513$200	635:792$700

Essas folhas, no ano de 1936, atingiram ao total de 6.747:881$100, que correspondem à média mensal de...... 562:323$400.

Produção das Oficinas

Durante o ano de 1937, foi a seguinte a produção das Oficinas:

138 locomotivas reparadas, com a média mensal de 11,50, contra 11,25 em 1936.

162 carros, sendo 71 de pequenas e médias reparações, 69 de grandes reparações e 22 reconstruções, com a média mensal de 13,50, contra 13,83 em 1936.

1.059 vagões reparados, com a média mensal de 88,25, contra 81,66 em 1936.

O custo global da reparação de locomotivas, carros e vagões, atingiu à importância de 9.811:568$200, assim discriminada :

	1937	1936
Locomotivas	5.047:992$100	4.183:776$720
Carros	2.078:457$500	1.845:312$600
Vagões	2.685:118$600	1.843:319$700
	9.811:568$200	7.872:409$020

A média do custo das reparações, por unidade, foi a seguinte:

	1937	1936
Locomotivas	36:579$652	30:990$938
Carros	12:829$984	11:116$340
Vagões	2:535$522	1:880$093

Número médio de empregados, por mês, por unidade de locomotivas, carros e vagões reparados, no último qüinqüênio

DESIGNAÇÃO	1933		1934		1935		1936		1937	
	Quantidade	Número de empregados por unidade	Quantidade	Número de empregados por unidade	Quantidade	Número de empregados por unidade	Quantidade	Número de empregados por unidade	Quantidade	Número de empregados por unidade
Locomotivas reparadas...........	123	44,84	115	45,15	121	46,03	135	44,38	138	48,18
Carros reparados, construídos e reconstruídos	113	19,89	105	20,52	156	15,09	166	14,77	162	14,72
Vagões reparados, construídos e reconstruídos	852	2,71	984	2,40	725	2,56	980	2,55	1059	2,87

Reparação de automóveis da Viação Férrea

Foram reparados durante o ano de 1937, pelas Oficinas de Santa Maria, 24 autos de linha, assim discriminados:

Do Almoxarifado	1
Do Tráfego	9
Da Via Permanente..................	14
Total......................	24

Reparação de automóveis da Caixa de Aposentadoria e Pensões

Foram reparados nas mesmas Oficinas 15 autos de linha pertencentes à Caixa de Aposentadoria e Pensões.

Serviços executados para o Almoxarifado

A fundição de ferro e de bronze nas oficinas atingiu às seguintes quantidades:

OFICINAS	FERRO FUNDIDO		Custo unitário 1 kg.	BRONZE FUNDIDO		Custo unitário 1 kg.
	Quilos	Importância		Quilos	Importância	
Santa Maria	459.388,6	344:013$900	$748	163.098,2	426:669$790	2$616
Rio Grande	234.197,0	178:571$140	$762	98.642,0	280:803$120	2$846
Totais em 1937 e custo unitário...	693.585,6	522:585$040	$753	261.740,2	707:472$910	2$702
Totais em 1936 e custo unitário...	725.526,3	437:676$400	$603	266.300,7	639:637$870	2$401

Objétos manufaturados

Inumeros objétos foram confeccionados pelas oficinas para as diversas Divisões da Viação Férrea. Dentre êsses objetos, destacam-se, pela quantidade, a produção de parafusos, arruelas e rebites para a 4.ª Divisão, que em 1937 atingiu às cifras indicadas no quadro abaixo:

DESIGNAÇÃO	1937	1936	Diferênça em 1937
Parafusos de linha...	137.283	204.992	— 67.709
Arruelas	216.688	261.198	— 44.510
Rebites	295.067	256.451	+ 38.616

Custo da produção

A importância gasta com a manufatura de objétos e fundição de ferro e bronze, por conta do Almoxarifado, foi a seguinte, comparada com a do ano anterior:

DESIGNAÇÃO	Ano de 1937	Ano de 1936	Diferênça em 1937
Objétos manufaturados	1.996:920$590	1.616:984$660	+ 379:935$930
Fundição de ferro e bronze	1.230:057$950	1.077:314$270	+ 152:743$680
Média mensal..	3.226:978$540	2.694:298$930	+ 532:679$610
Total	268:914$878	224:524$910	+ 44:389$968

Nas cifras acima indicadas não está incluido o enchimento fabricado pelas Oficinas de Santa Maria.

Serviços executados para a 4.ª Divisão

Diversos serviços foram executados para a 4.ª Divisão tais como reparação de bombas, caldeiras, giradores, locomoveis, etc., pelas Oficinas de Santa Maria e Rio Grande, de acôrdo com as ordens de serviço expedidas por essa Divisão.

OFICINAS DE SANTA MARIA

A produção das oficinas mecânicas em Santa Maria, em 1937, foi a seguinte, comparada com a de 1936:

Locomotivas:

Foram reparadas 72 locomotivas, sendo:

	1937	1936
Reparações pequenas e médias........	—	6
Reparações grandes	72	65
	72	71

A média das reparações, em 1937, atingiu a 6 locomotivas por mês, contra 5,59 em 1936, havendo, portanto, um acréscimo de 0,41 locomotiva na produção de 1937.

O custo total dessas reparações foi de 2.550:856$700, com a média de 35:428$565 por locomotiva.

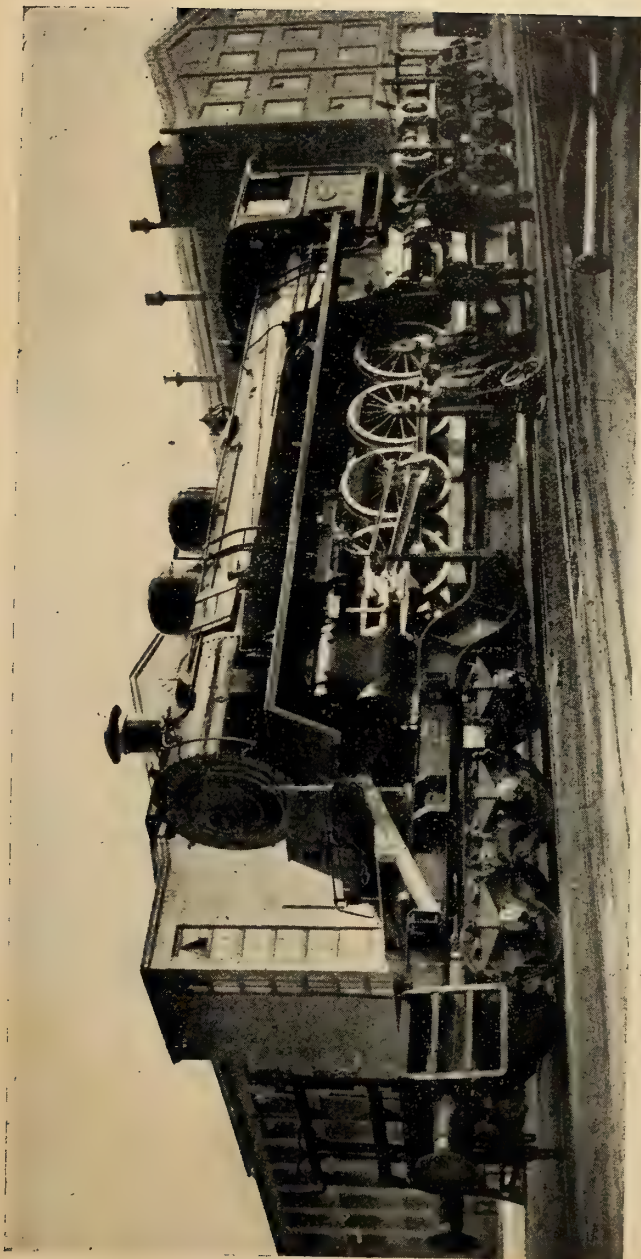
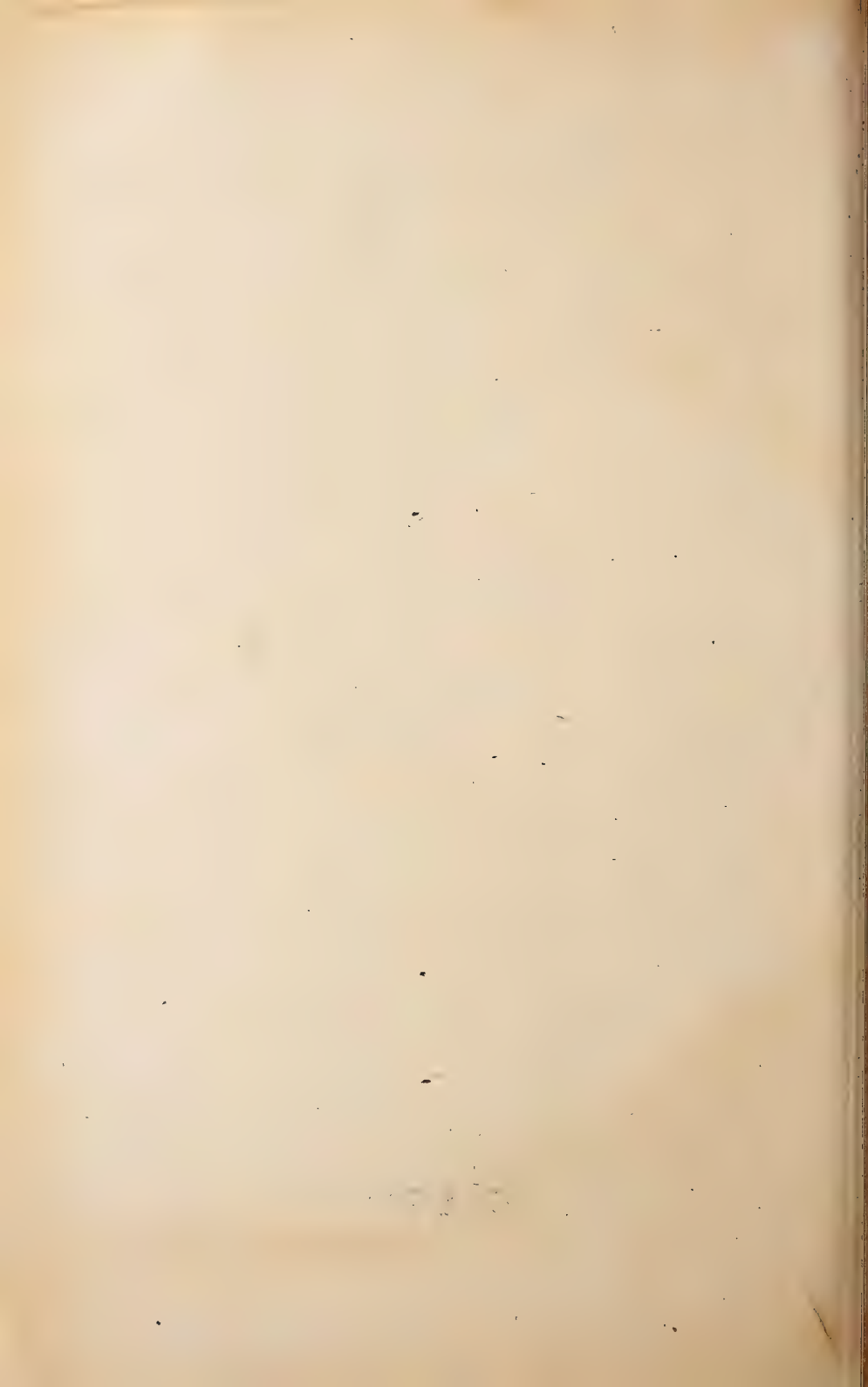
Melhoramentos nas Oficinas de Santa Maria

De acôrdo com o projéto de remodelação parcial de diversas secções das Oficinas de Santa Maria, e cuja execução assegurará, às Oficinas, por mais alguns anos, a capacidade necessária para o bom desempenho dos serviços que lhes estão afétos, levou-se a efeito, em 1937, mais alguns melhoramentos, dos quais se destacam os seguintes:

Aumento do calçamento, com paralelepidedos de madeira, em 304 ^{m2} e do encanamento de água e ar comprimido na secção de ajustagem.

Conclusão do aumento do pavilhão da caldeiraria, destinado às instalações de máquinas e aparelhos para reparação de cilindros de freio a vacuo.

Construção de um pavilhão junto à secção de automóveis, para a estofaria.

Conclusão de montagem e instalação das máquinas, tanques, aparelhos e forno a óleo, destinado à repicagem e tempera de limas, estando a secção em pleno funcionamento.

Uma das novas locomotivas carregada em vagão especial para o seu transporte da fabrica ao porto de Hamburgo.

Aumento do edifício da usina para a instalação do grupo-motor de 200 HP, adquirido em 1936, e cuja instalação ficou concluida.

OFICINAS DE RIO GRANDE

A produção das Oficinas de Rio Grande, no ano de 1937, foi a seguinte, comparada com a de 1936:

Locomotivas:

Foram reparadas 66 locomotivas, sendo:

	1937	1936
Reparações pequenas e médias........	9	13
Reparações grandes	57	51
	66	64

A média das reparações, em 1937, foi de 5,50 locomòtivas por mês, contra 5,33 em 1936, ou seja mais 0,17.

O custo total dessas reparações foi de 2.497:135$400, correspondendo à média de 37:835$384 por locomotiva.

Carros:

Em 1937, saíram das oficinas 59 carros, sendo:

	1937	1936
Reconstruções	7	4
Reparações gerais	30	34
Reparações médias	22	23
	59	61

A despesa com a reparação e reconstrução dêsses veículos e o custo unitário, foram os seguintes:

DESIGNAÇÃO	Despesa	Quantidade	Média mensal	Custo unitário
Reconstrução	182:555$600	7	0,58	26:079$371
Reparação	564:964$200	52	4,33	10:864$696
Total	747:519$800	59	4,91	12:669$827
Total em 1936....	712:959$300	61	5,08	11:687$857

Vagões:

Em 1937, saíram das oficinas 140 vagões, sendo:

	1937	1936
Reconstruções	4	2
Reparações gerais	39	17
Reparações médias	97	130
	140	149

A despesa total efetuada com os vagões saídos das oficinas foi de 402:298$400, com a média mensal de 33:524$866 e o custo unitário de 2:873$560.

Em 1936, a despesa total foi de 269:256$900, com a média mensal de 22:438$075 e o custo unitário de 1:807$093.

Melhoramentos nas Oficinas de Rio Grande

Apesar das grandes dificuldades motivadas pelo acumulo de serviço, as Oficinas de Rio Grande efetuaram alguns melhoramentos, dentre os quais destacam-se os seguintes:

— Ampliação do edifício da secção de funilaria, em 10 metros de comprimento por 7 de largura.

— Construção de duas valas, destinadas à reparação de locomotivas articuladas.

— Construção de uma ponte na secção de veículos, construída de quatro colunas de trilhos, com carrinho superior para suporte de uma talha de 5.000 quilos.

— Calçamento de 190 m^2, com paralelepipedos de madeira, na secção de ajustagem e outras.

— Confecção e montagem de uma forja simples, completa, para a secção de ferraria e de um torno mecânico, tipo horizontal.

— Montagem de um compressor rotativo Demag.

— Confecção de uma prensa vertical, tipo balancim, para diversos trabalhos, de uma máquina para espansar molas de embolos de cilindros de locomotivas, de um maçarico para cortar, a oxigênio, até à espessura de 300 mm., com 3 geradores de acetilene, montados sôbre um trole.

OFICINAS DO QUILÔMETRO TRÊS

A produção das Oficinas do Quilômetro Três foi a seguinte:

Carros:

Durante o ano saíram das Oficinas 103 carros, sendo:

	1937	1936
Reconstruções	15	7
Reparações gerais	39	44
Reparações médias	49	54
	103	105

A média mensal de reparações foi de 8,58 carros. A despesa com a reparação e reconstrução dêsses veículos e o custo unitário correspondente foram os seguintes:

DESIGNAÇÃO	Despesa	Quantidade	Média mensal	Custo unitário
Reconstruções..	426:179$800	15	1,25	28:411$986
Reparações	904:757$900	88	7,33	10:281$339
Total de 1937..	1.330:937$700	103	8,58	12:921$725
Total de 1936..	1.132:353$300	105	8,75	10:784$317

Vagões:

Durante o ano saíram das Oficinas 919 vagões, sendo:

	1937	1936
Reconstruções	12	10
Reparações gerais	175	71
Reparações médias	732	750
	919	831

A despesa total efetuada com os vagões saídos das Oficinas foi de 2.282:820$200, com a média mensal de 190:235$016 e o custo unitário de 2:484$026.

Em 1936, a despesa total foi de 1.574:062$800, com a média mensal de 131:171$900 e o custo unitário de 1:894$179.

Melhoramentos nas Oficinas do Quilômetros Três

Prosseguiram, no ano de 1937, os trabalhos de melhoramentos nas Oficinas do Quilômetro Três, dentre os quais destacam-se os seguintes:

Confecção de uma máquina especial, destinada ao fabríco de guarda-pós, uma para o fabríco de cabos para pás e uma serra circular pequena, que serão instaladas na secção de carpintaria mecânica.

Confecção e montagem, na secção de reparação de vagões, de uma serra-pendula.

INSPETORIA DE ELETRICIDADE

Os serviços a cargo da Inspetoria de Eletricidade decorreram normalmente, os quais compreendem as usinas geradoras de fôrça e luz, a iluminação das locomotivas e dos carros e a fiscalização da energia elétrica fornecida à Viação Férrea pelas usinas públicas e particulares de diversas localidades.

A Inspetoria de Eletricidade dispunha de 71 empregados em 31 de dezembro de 1937.

A despesa apurada pelas folhas de vencimentos foi, em 1937, de 360:816$200, com a média mensal de 30:068$000.

São as seguintes as usinas em funcionamento, pertencentes à Viação Férrea:

Usinas em funcionamento, pertencentes à Viação Férrea

LOCALIDADES	MOTOR			GERADOR				POTÊNCIA	
	Número	Tipo	Potência HP	Número	Tipo de corrente	Voltagem normal	Corrente normal	Kw.	HP.
Santa Maria	011	Semi-fixa	100	2	Contínua	230	522	120	165
Santa Maria	012	Semi-fixa	65	5	Contínua	230	243	56	76
Quilômetro Três	018	Semi-fixa	100	4	Contínua	230	243	56	76
Quilômetro Três	02	Fixa	80	3	Contínua	220	273	60	81,5
Cacequí	016	Semi-fixa	60	9	Alternada	220/380	157	60 Kva.	81,5
Couto	015	Semi-fixa	60	10	Contínua	220	204	45	61
Ivo Ribeiro	017	Semi-fixa	48	8	Contínua	230	109	25	34
Bagé	067	Locomóvel	40	11	Alternada	220/380	52	36	49
Passo Fundo	020	Locomóvel	30	249	Contínua	230	116	22	30
Jacuí	049	Locomóvel	15	19	Alternada	230	38	15 Kva.	20,5
Marcelino Ramos	044	Locomóvel	25	16	Contínua	230	87	20	27
Cerro Chato	060	Locomóvel	25	21	Contínua	220	62	13,5	18,5
Montenegro	048	Locomóvel	25	17	Contínua	230	87	20	27
Cruz Alta	047	Locomóvel	40	12	Alternada	220/380	43	30	41
Volante	0103	Explosão	30	7	Contínua	230	109	25	34

A energia elétrica fornecida pelas usinas da Viação Férrea, para iluminação e fôrça motriz, atingiu, em 1937, como se verifica pelo quadro a seguir, a 2.083.677 quilowatts-hora, na importância de 817:806$600, ou sejam 173.640 quilowatts-hora por mês, em média, na importância de 68:150$600, com o custo médio de $390 o quilowatt-hora.

Em 1936, foram fornecidos 161.117 quilowatts-hora por mês, na importância de 58:019$830, correspondente ao custo médio de $360 o quilowatt-hora.

Verifica-se, pois, que, em 1937, houve um acréscimo de $030 no custo do quilowatt-hora.

Energia elétrica fornecida pelas usinas da Viação Férrea para iluminação e fôrça motriz

USINAS	NATUREZA DO SERVIÇO	DESPESA COM PESSOAL E MATERIAL		NÚMERO DE QUILOWATS FORNECIDOS		Custo médio do kw/h.	TIPO DE FÔRÇA MOTRIZ
		Durante o ano	Média mensal	Durante o ano	Média mensal		
Santa Maria	Fôrça e luz às Oficinas, luz p.ª estação escritórios, depósito, casas de moradia e outras repartições.	117:656$000	9:804$700	366.513	30.543	$320	Máquinas semi-fixas de 100 e 65 HP
Quilômetro Três	Fôrça e luz às Oficinas	132:119$800	11:010$000	218.215	18.185	$610	Máquinas semi-fixas de100 e 80 HP
Rio Grande	Fôrça às Oficinas	201:051$500	16:754$300	602.346	50.195	$330	Grupos conversores de 300 HP
Cacequí	Fôrça e luz	33:270$000	2:772$500	214.310	17.859	$160	Máquina semi-fixa de 60 HP
Couto	Fôrça e luz	36:529$400	3:044$100	128.984	10.749	$280	Máquina semi-fixa de 60 HP
Ivo Ribeiro	Fôrça e luz	58:948$000	4:912$300	104.084	8.674	$580	Máquina semi-fixa de 50 HP
Bagé	Luz	34:080$100	2:840$000	58.550	4.879	$580	Locomóvel de 40 HP
Diretor A. Pestana	Fôrça e luz	35:587$300	2:965$600	122.575	10.215	$290	Estação transformadora de 100 kva.
Passo Fundo	Fôrça e luz	34:618$300	2:884$900	64.042	5.337	$540	Máquina semi-fixa de 40 HP
Marcelino Ramos	Fôrça e luz	27:842$700	2:320$200	31.961	2.663	$870	Locomóvel de 25 HP
Cerro Chato	Fôrça e luz	17:907$100	1:492$300	16.318	1.360	1$100	Locomóvel de 25 HP
Montenegro	Luz	27:865$700	2:322$100	50.030	4.169	$560	Locomóvel de 25 HP
Cruz Alta	Luz	29:776$700	2:481$400	69.126	5.760	$430	Locomóvel de 40 HP
Jacuí	Fôrça e luz	30:554$000	2:546$200	36.623	3.052	$830	Locomóvel de 15 HP
Total geral		817:806$600	68:150$600	2.083.677	173.640	$390	

NOTA: — Existem, ainda, nas oficinas, as seguintes máquinas a vapor:

Oficinas de Santa Maria: uma máquina a vapor (n.º 64), de 250 HP., que aciona as transmissões e uma caldeira, que fornece vapor a um compressor de ar de 120 HP.

Oficinas de Rio Grande: uma máquina a vapor "Cail Halot", de 80 HP., que aciona as transmissões.

Oficinas do Quilômetro Três: uma caldeira, que fornece vapor a dois compressores de ar de 60 HP. cada um.

Melhoramentos internos

Em abril, foi inaugurada a nova usina da Viação Férrea, em Bagé, com as seguintes características:

Locomóvel de 40 HP.
Alternador de 36 kva., para 220/380 volts.
Transmissão entre o alternador e o locomóvel, do sistema "Renold".

A usina se acha instalada em uma dependência do novo Depósito e encontra-se trabalhando em perfeitas condições. Fornece fôrça e luz às diversas repartições da Viação Férrea, daquela localidade.

No decorrer de 1937, foram terminadas as novas instalações elétricas do Depósito de Diretor Augusto Pestana, parte referente à fôrça motriz, continuando em progresso a reforma das instalações de luz elétrica, que ainda não foram terminadas em virtude da reforma pela qual está passando o edifício.

Foi paralizada, assim, a usina que alí existe e que era dotada de dois motores a gas pobre.

Com a paralização dessa usina passou a Viação Férrea a utilizar, em Diretor Augusto Pestana, energia procedente da Comp. Energia Elétrica Rio-Grandense. Para êsse fim, foi montada uma tôrre e nela instalado um transformador de relação de 6.600 × 220 × 120 volts.

A corrente elétrica é conduzida da sub-estação transformadora para um quadro geral, instalada no interior da secção de eletricidade, de onde é feita a distribuição de luz e fôrça.

Instalações novas

Durante o ano de 1937, foram feitas as seguintes instalações, entre outras de menor importância:

Nas Oficinas de Santa Maria:

1 motor elétrico de 15 HP na secção de tornos.

1 motor elétrico de 10 HP na secção de reaproveitamento de limas.

1 motor elétrico de 8,5 HP na secção de tornos.

1 motor elétrico de 8 HP para acionar a ponte rolante da fundição.

1 motor elétrico de 6,4 HP para acionar a mesma ponte rolante.

No Depósito de Bagé:

1 motor elétrico de 20 HP para acionar três tornos mecânicos.
1 motor elétrico de 6,5 HP para acionar uma serra circular.
3 motores elétricos de 4 HP para acionar uma plaina limadora, uma máquina de furar e um rebolo esmeril.
1 motor elétrico de 2 HP para acionar um ventilador da ferraria.

Nas Oficinas de Rio Grande:

1 transformador com relação de 2.300/220 volts.
1 motor elétrico de 90 HP para acionar um compressor.

Em Pôrto Alegre:

1 motor elétrico de 1/4 de HP nas oficinas de reparação de máquinas de escrever.

No Horto Florestal de São Leopoldo:

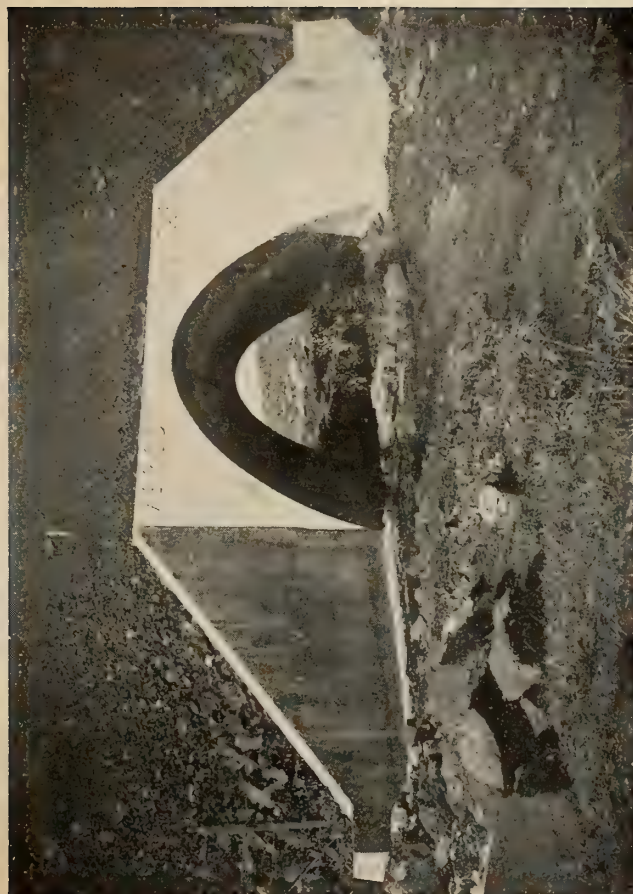
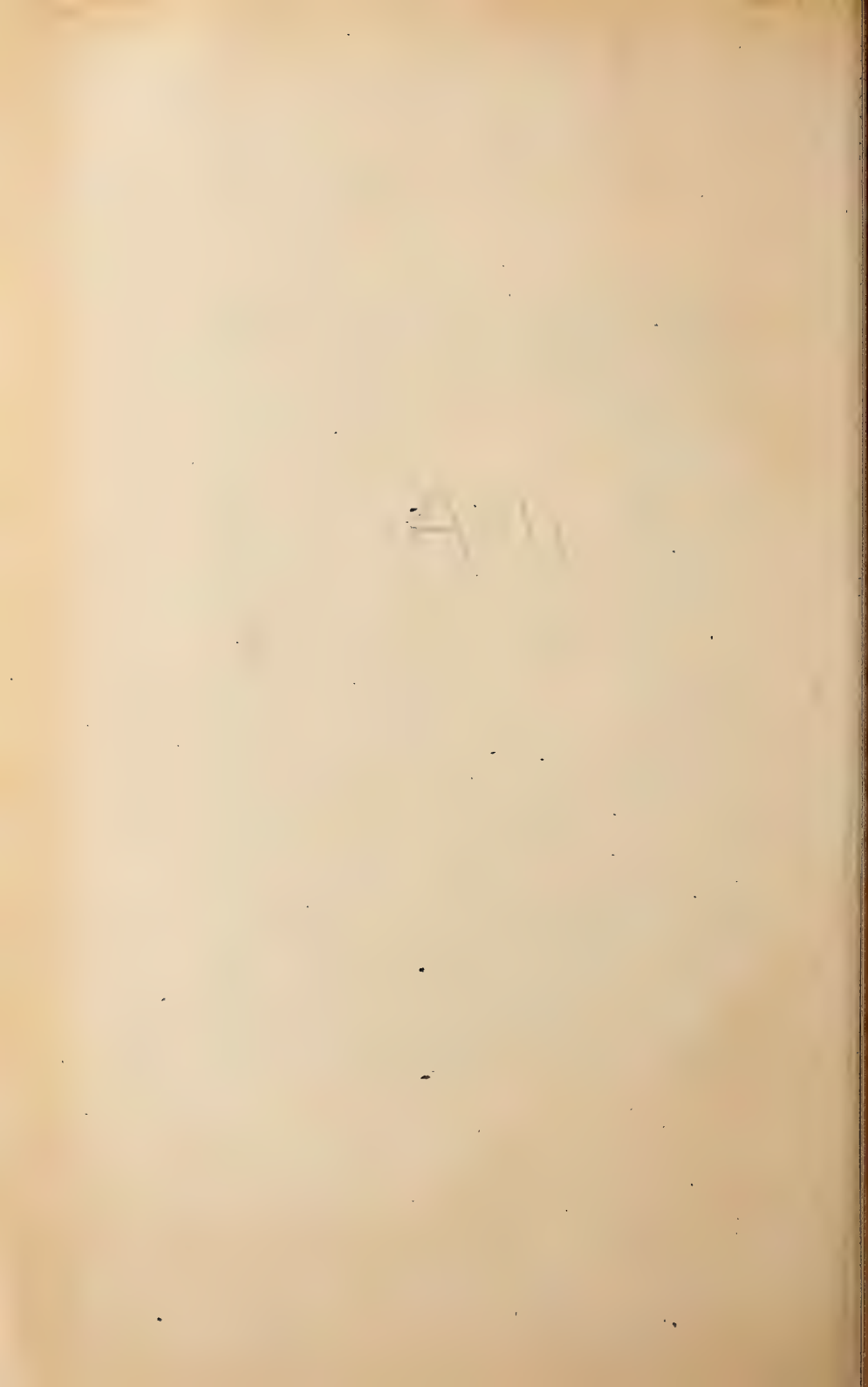
1 dinamo para iluminação da serraria.

No Depósito de Diretor Augusto Pestana:

1 motor elétrico de 20 HP para acionar um compressor de ar.
1 motor elétrico de 15 HP para acionar a transmissão.
1 motor elétrico de 11 HP para acionar a carpintaria mecânica.
1 motor elétrico de 7,5 HP para carga de baterias de carros.
5 motores elétricos de 4 HP, para dois tornos mecânicos, para uma plaina limadora, para a transmissão da secção da eletricidade e para uma serra circular.
1 motor elétrico de 3,5 HP para acionar o rebolo esmeril.
1 motor elétrico de 3 HP para acionar a máquina de furar.
2 motores elétricos de 2 HP para acionar um ventilador de forjas e um rebolo esmeril.
1 bomba elétrica de 3 HP para lavagens de caldeiras.

Turbo-dínamos

Em 31 de dezembro de 1937, existiam, instalados nas locomotivas da Viação Férrea, 192 turbo-dínamos.

Ponte Arroio Mancarrão - Chico - vão 10 m. - Km. 325,369 — Ramal Alegrete - Quaraí

Pontilhão de 5 metros de vão, de concreto armado. Ramal de Alegrete - Quaraí

Iluminação de carros

Achavam-se dotados, em 31 de dezembro de 1937, de luz elétrica 226 carros, sendo 206 com dínamos e baterias, 18 com baterias e 2 com instalações para 220 volts.

O número de baterias existentes era de 406, das quais 307 de chumbo e 99 de niquel-cadmium.

Na 2.ª secção de eletricidade, com séde em Rio Grande, continuou-se, durante o ano, com a fabricação de chapas positivas para acumuladores de chumbo, sendo as caixas de madeira substituídas, em grande número, por outras de ebonite.

Revisão geral de acumuladores

Durante o ano foram feitas 4.946 revisões em diversos acumuladores, assim discriminados:

3.123 em acumuladores de chumbo.
1.823 em acumuladores de niquel-cadmium.

Carga nos acumuladores

Foram procedidas 5.326 cargas em diversos acumuladores.

Montagem de acumuladores

Foram montados 380 acumuladores de niquel-cadmium ou sejam 20 baterias de 19 elementos.

Bombas elétricas

Achavam-se funcionando, em 31 de dezembro de 1937, 39 grupos motores-bombas em diversas instalações hidráulicas.

Contadores de corrente elétrica

Achavam-se instalados, em 31 de dezembro de 1937, 615 medidores de corrente elétrica, assim discriminados:

Em dependências da Viação Férrea..	78
Em residências de empregados......	499
Em residências particulares..........	38
Total....................	615

Secção de galvanoplastia

Foram niqueladas, durante o ano, 3.516 peças de locomotivas, carros, carros-motores, aparelhos telegráficos e elétricos, e polidas 1.871 peças.

INSPETORIAS DE TRAÇÃO

Em 31 dezembro trabalhavam nas Inspetorias de Tração 2.234 empregados, contra 2.054 em 1936, sendo na 1.ª Secção 526, na 2.ª 505, na 3.ª 356, na 4.ª 506 e na 5.ª 341 empregados.

O excesso de 180 empregados em 1937 sôbre 1936 é justificado pelo desenvolvimento dos serviços em geral motivado pelo maior tráfego.

Prêmios de economia de combustíveis

No dia 13 de outubro de 1937 foram distribuídos os prêmios de economia de combustíveis aos maquinistas e foguistas que se tornaram merecedores no ano anterior.

A entrega dêsses prêmios foi efetuada, no "hall" da estação da cidade de Bagé, pela comissão de funcionários designada pela Diretoria Geral da Viação Férrea e pelo representante do Consórcio Administrador de Emprêsas de Mineração.

Foram os seguintes os empregados contemplados com os prêmios:

1.ª Secção:

1.º prêmio — maquinista Manuel S. Nunes e foguista Alfredo M. Alexandre.

2.º prêmio — maquinista Paulo Brasil e foguista Demenciano Souza.

3.º prêmio — maquinista Dorival Andrade e foguista Carlos Ghilardi.

2.ª Secção:

1.º prêmio — maquinista Aristides dos Santos e foguista Augusto R. Dias.

2.º prêmio — maquinista Ulisses Alves Flores e foguista Adelino Teixeira.

3.º prêmio — maquinista Rafael B. Teixeira e foguista Rufino J. Santos.

3.ª Secção:

1.º prêmio — maquinista Antônio Ravazolli e foguista Ramão Lemos Grisol.
2.º prêmio — maquinista Ramão Orcelli e foguista Alcides Candido Soares.
3.º prêmio — maquinista Abilio R. Costa e foguista Romario J. Aguiar.

4.ª Secção:

1.º prêmio — maquinista Luiz S. Chagas e foguista Oscar Afonso.
2.º prêmio — maquinista André M. Avila e foguista Assis Timoteo dos Santos.
3.º prêmio — maquinista Dario Rodrigues e foguista Pedro Machado.

5.ª Secção:

1.º prêmio — maquinista Olmiro Severo e foguista João M. Ilha.
2.º prêmio — maquinista Onofre G. Ferrão e foguista Genesio Pires.
3.º prêmio — maquinista José M. de Oliveira e foguista Adroaldo José da Silva.

Emblema de mérito

Para proceder à escolha dos maquinistas merecedores do "Emblema de Mérito", instituído pelas circulares ns. 65 e 17, de 4 de setembro de 1928 e 9 de julho de 1929, respectivamente, da 3.ª Divisão, correspondente ao ano de 1936, a comissão, para tal fim nomeada, reuniu-se em Pôrto Alegre em setembro de 1937.

Depois de detidamente examinados os assentamentos dos candidatos indicados pelos srs. Inspetores de Tração, a comissão opinou pela concessão do prêmio aos seguintes maquinistas, o que foi aprovado pela Diretoria Geral:

1.ª Secção — maquinista de 1.ª classe Osvaldo Menezes, do Depósito de Diretor Augusto Pestana.

2.ª Secção — maquinista de 2.ª classe Floriano Kneip, do Depósito de Santa Maria.

3.ª **Secção** — maquinista de 4.ª classe Gavino Escaris, do Depósito de Alegrete.

4.ª **Secção** — maquinista de 1.ª classe Dorvalino Fraga, do Depósito de Bagé.

5.ª **Secção** — maquinista de 1.ª classe Juvelino Soares Louzada, do Depósito de Passo Fundo.

Preparo de maquinistas

Além da instrução regularmente ministrada aos maquinistas, pelos respectivos instrutores, foi intensificado, durante o ano de 1937, o preparo de praticantes de maquinistas nas cinco secções de tração, com o fim de preencher as vagas de maquinistas, criadas em conseqüência da lei de 8 horas de trabalho.

A habilitação dos praticantes foi também desenvolvida pelos instrutores de maquinistas, auxiliados por instrutores especiais sob a orientação dos inspetores de tração.

Depois de um período de instrução teórica e prática, os praticantes são submetidos a exame, procedido por comissões organizadas em cada secção, afim de se habilitarem ao cargo de maquinista.

Ficaram habilitados e foram promovidos a maquinistas 7 praticantes durante o ano, existindo, em 31 de dezembro, 94 praticantes de maquinistas.

Melhoramentos nos Depósitos

Além da conservação ordinária dos depósitos e postos de visita, poucos foram os melhoramentos introduzidos, em virtude das medidas de economia, sendo os principais os seguintes:

1.ª Secção:

Depósito de Diretor Augusto Pestana — Com a retirada da usina elétrica que existia nesse Depósito, provida de dois motores a gas pobre, foi remodelado e adaptado o pavimento, onde funcionavam êsses motores, para o escritório do referido Depósito.

— Com a paralização dessa usina, foi procedida a reforma geral da rêde elétrica, destinada à forma motriz, instalando-se diversos motores elétricos para o acionamento diréto

das máquinas-ferramentas e das transmissões, utilizando-se a energia procedente da usina da Comp. Energia Elétrica Rio-Grandense.

— Construiu-se uma vala falsa de cimento armado, com ligação a três linhas.

— Foi iniciado, estando bastante adiantado, o levantamento do piso do Depósito em 40 centímetros.

2.ª Secção:

Depósito Principal de Santa Maria — Remodelação da cobertura do edifício.

Séde da Inspetoria da 1.ª Secção

A séde da Inspetoria da 1.ª Secção foi removida, em setembro de 1937, de Montenegro para Diretor Augusto Pestana.

Tratamento de água e lavagem de caldeiras pelo sistema Dearborn

O tratamento de água e a lavagem de caldeiras pelo sistema Dearborn, iniciado em 27 de abril de 1933, continuou a ser feito pela Dearborn Chemical Company, durante o ano de 1937, com bons resultados.

As lavagens de caldeiras estacionadas e das locomotivas, que eram, antes do tratamento Dearborn, realizadas três vezes ao mês, passaram a ser feitas mensalmente, conservando-se as caldeiras em boas condições de limpesa e isentas de incrustações.

Transporte de médicos em automóveis de linha da Caixa de Aposentadoria e Pensões

O transporte de médicos em autos de linha, reiniciado em janeiro de 1933, continuou a ser feito em 1937 com regularidade.

Êsses veículos, que são de propriedade da Caixa de Aposentadoria e Pensões, continuam a ser reparados, conservados e conduzidos pela 3.ª Divisão, de acôrdo com o convenio celebrado entre a Viação Férrea e a Junta Administrativa da referida Caixa.

Em 31 de dezembro de 1937 era a seguinte a situação dos autos de linha da Caixa de Aposentadoria e Pensões:

N.º do auto de linha	Estado de conservação	LOCALIZAÇÃO	OBSERVAÇÕES
24	Bom	Depósito de Montenegro	
25	—	Oficinas de Santa Maria	Em reparação
26	Máu	Depósito de Cacequí	
27	Bom	Depósito de Alegrete	
29	—	Oficinas de Santa Maria	Em reparação
30	Regular	Depósito de Cruz Alta	
31	Regular	Depósito de Bagé	
32	Regular	Depósito de Ivo Ribeiro	
33	Máu	Depósito de Couto	
34	Máu	Depósito de Bagé	
36	Máu	Depósito de Passo Fundo	
37	Regular	Depósito de Santa Maria	

RESUMO:

Em serviço:

Em bom estado	2	
Em regular estado	4	
Em máu estado	4	10

Nas Oficinas:

Em reparação	2	
Aguardando reparação	—	2
		12

A conservação e a condução dêsses automóveis estão a cargo dos Depósitos, sob a fiscalização dos Inspetores de Tração.

O percurso total efetuado, durante o ano de 1937, foi de 177.583,355 quilômetros, contra 157.944,515 quilômetros em 1936, isto é, superior em 19.638,840 quilômetros ao do ano anterior.

Todo o percurso foi realizado com regularidade, registando-se apenas alguns acidentes de pouca importância, motivados por causas imprevistas.

As despesas com a reparação, conservação e condução dêsses autos, que, em 1936, importaram em 58:737$900, em 1937 atingiram a 49:210$400 ou sejam menos 9:527$500 do que as do ano anterior.

Essas despesas com conservação e condução podem ser apreciadas no quadro a seguir, onde constam também outros dados importantes referentes a êsse serviço.

...rte de médicos em 1937

Número do auto	Perc... efet...	...MÉTRICO		DESPESA	
		...IFICANTE	Despesa com a conservação e com a condução	Gasolina, óleo, conservação e condução	Por quilômetro percorrido
		Custo			
24	17.7	0$017	0$008	2:362$100	0$133
25	9.8	0$033	0$017	1:702$400	0$172
26	19.8	0$040	0$043	4:220$900	0$213
27	5.7	0$037	0$214	2:256$700	0$392
29	28.0	0$024	0$035	5:315$200	0$190
30	14.7	0$027	0$064	2:889$400	0$196
31	8.6	0$006	0$080	1:501$200	0$173
32	9.5	0$022	0$042	1:766$500	0$185
33	10.5	0$034	0$038	1:844$700	0$175
34	19.1	0$022	0$012	3:028$600	0$158
36	7.6	0$003	0$027	930$200	0$121
37	26.1	0$005	0$022	2:844$400	0$109
Total	177.5	0$022	0$038	30:662$300	0$172

INSPETORIA DO MATERIAL RODANTE

Durante o ano de 1937 correram com regularidade os serviços afétos a essa inspetoria.

A inspetoria, com séde em Santa Maria, dispunha, em 31 de dezembro de 1937, de 100 empregados, distribuídos pelo escritório da inspetoria e postos de visita de Santa Maria e Pinhal.

Parada Guassupí — Linha de Santa Maria — Marcelino Ramos.

V PARTE

4.ª DIVISÃO

VIA PERMANENTE

LINHAS E EDIFÍCIOS

4.ª DIVISÃO

VIA PERMANENTE

LINHAS E EDIFICIOS

ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DA 4.ª DIVISÃO

Escritório Central

Até 13 de novembro de 1937, exerceu as funções de chefe da 4.ª Divisão, o Engenheiro Alfredo da Costa Pereira, em caráter interino; com a reintegração do Eng.º João Fernandes Moreira, no cargo de chefe da 4.ª Divisão, naquela data, aquele engenheiro voltou ao exercício do seu cargo de ajudante de Divisão.

Residências

A partir de 1.º de janeiro de 1937 o número de residências, que era de 8, passou a ser de 10 com cerca de 300 km. cada uma. Foram criadas duas novas residências com séde em Ivo Ribeiro e Uruguaiana.

Foram as seguintes as sédes das 10 residências da Via Permanente:

1.ª em Porto Alegre.
2.ª em Montenegro.
3.ª em Santa Maria.
4.ª em Cacequí.
5.ª em Bagé.
6.ª em Ivo Ribeiro.
7.ª em Alegrete.
8.ª em Uruguaiana.
9.ª em Cruz Alta.
10.ª em Passo Fundo.

PESSOAL

Em 1937, foi o seguinte, o número médio de empregados nos diversos serviços da 4.ª Divisão:

Escritório Central	65
1.ª Residência	222
2.ª "	414
3.ª "	491
4.ª "	534
5.ª "	490
6.ª "	316
7.ª "	338
8.ª "	321
9.ª "	393
10.ª "	422
Inspetoria hidráulica	164
TOTAL	4170

Houve um acréscimo de 389 empregados em relação a 1936, devido a novos trechos de linha em tráfego, como Variante Barreto, Ramal Cruzeiro e Santiago a São Borja.

APOSENTADORIAS

Por invalidez e de acôrdo com o art. 78, do Dec. 20.465, de 1.º de outubro de 1931, houve 29 aposentadorias e ordinárias 4, contra 56 em 1936.

PENSÕES

Foram concedidas 20 pensões a famílias do pessoal da 4.ª Divisão, de acôrdo com o Art. 84, do Dec. 20.465, de 1.º de outubro de 1931.

EXTENSÃO DA RÊDE

Em 31 de dezembro de 1937, a linha principal da Viação Ferrea ficou com

3351^{km}.186,88, contra
3101^{km}.674,28, havendo, portanto, um aumento de
249^{km}.512,60, correspondentes aos seguintes trechos novos:

Variante do Barreto	60km.294,20
Seu prosseguimento em linha dupla até o Desvio Standard	3km.011,00
Santiago-São Borja	162km.800,00
Giruá-Cruzeiro	23km.407,40
	249km.512,60

Quanto aos **desvios** da Viação Ferrea a extensão em 31 de dezembro de 1937 era de:

338km.368,85 contra
332km.205,50 em 1.° de janeiro de 1937.

A extensão dos desvios particulares que em 1.° de janeiro de 1937, era de

39km.812,70, passou a
41km.178,15, em 31 de dezembro de 1937.

MÃO DE OBRA E MATERIAL EMPREGADOS NA CONSERVAÇÃO DA LINHA

Antes de serem apresentados dados a respeito da conservação da linha, convém assinalar o estado precário em que se encontram muitos trechos da rêde, não só devido à situação má dos trilhos, como à deficiência na substituição dos dormentes podres.

TRILHOS

Sôbre os trilhos, para ser constatado êsse ponto fraco da linha, basta examinar-se a situação das juntas que não mais suportam o apêrto das talas, mesmo novas, tão calejadas se encontram as suas extremidades, dando ocasião ao ruído característico de uma **matraca,** por ocasião da passagem dos trens. Além dessa falha, os atuais trilhos, em sua grande maioria, estão tão desgastados, que a Viação Férrea não possue mais recursos para substituir os imprestáveis, quér nas curvas mais apertadas, quér mesmo nas rétas. E' um problema sério êsse e que precisa ser resolvido com urgencia.

Enquanto não chegar material novo, para as substituições indispensáveis, a Viação Férrea vai procurando regenerar os trilhos ainda aproveitáveis, quér quanto ao boleto, quér quanto ao patim, cortando as suas extremidades calejadas e

abrindo nova furação, o que tem sido feito, com resultado muito apreciável, como se verifica na 7.ª Residência, em Alegrete.

Para melhor carcterizar o que há sôbre os trilhos da Viação Férrea, basta dar a relação dos variados tipos dêsse material existentes nas nossas linhas:

Tipo de 16,60 kg. p/m	240m,00
" " 20 " "	892.526m,80
" " 23 " "	480.321m,70
" " 25 " "	619.875m,30
" " 30 " "	127.619m,03
" " 32,24 " "	1.103.585m,05
" " 37,20 " "	130.614m,00
" " 45 " "	920m,00
	3.351.186m,88

Os trilhos de 20 quilos por metro linear estão aplicados há mais de 38 anos e os de 23 quilos, acima de 25 anos.

DORMENTES

Sôbre a situação dos dormentes, basta ver-se o quadro abaixo, cuja significação ressalta de uma maneira impressionante. Para uma substituição exigida pela conservação normal das linhas, a Viação Férrea necessita anualmente de 600.000 dormentes novos.

Pois bem, foram substituídos:

Em 1935 .... 393.234
Em 1936 .... 277.115 e
Em 1937 .... 247.737.

Nada mais significativo, para exprimir o fáto inconteste de que a segurança da linha, de ano para ano, está sofrendo muito, portanto oferecendo perigo à movimentação resultante de um tráfego intenso.

As despesas com "Substituição de dormentes", em 1937, foram a

Rs. 2.121:080$100,

sendo

com material .... 1.762:567$000
com pessoal .... 358:513$100,

contra

Rs. 2.286:144$300, em 1936.

LASTRAMENTO COM PEDRA BRITADA

O que está auxiliando a linha para não ficar em condições precaríssimas, é o lastramento com pedra britada que, intensificado como tem sido ùltimamente, tem concorrido grandemente para sua maior segurança. Continuar com êsse lastramento cada vez em maior atividade, é um imperativo, ao qual a Viação Férrea não póde, nem deve fugir.

No ano em relato, foram lastrados 106.844 metros lineares de linha.

A extensão total da rêde lastrada com pedra britada, em 31 de dezembro de 1937, atingiu a

1.477^{km},133

e representa cêrca de 44,27 % da rêde total.

A despesa global com êsse serviço foi, em 1937, a

Rs. 1.215:242$177, contra
Rs. 1.109:648$660, em 1936.

CONSERVAÇÃO ORDINÁRIA

Ao concluir as referências à situação dos trilhos, dos dormentes e do lastramento, convém ser assinalado que os trabalhos da conservação ordinária da linha, em 1937, foram os seguintes:

Nivelamento	1.201.856	ml.
Desgolpeamento	361.959	golpes
Repregação	916.530	ml.
Capinas	35.130.385	m.^{2}
Roçadas	12.202.096	m.^{2}
Limpeza de valetas	1.949.123	ml.

APARELHOS DE DESVIOS

E' sensível a falta de aparelhos de desvios sobresalentes, para os serviços normais da linha.

Em substituição aos em mau estado e aos empregados na construção de desvios novos, o número respectivo de aparelhos atingiu ao total de 37, sendo 33 do tipo de 32 kg., 2 de 30 kg., 1 de 25 kg. e 1 de 20 kg.

OBRAS DE ARTE

Foram construídos 7 novos boeiros, reconstruída uma ponte, reparados 67 boeiros e pintadas as vigas metálicas de 1 pontilhão e de 39 pontes.

A inspeção às vigas metálicas, serviço tão necessário a uma conservação eficiente, não poude ser feita, como era de se desejar, durante o ano de 1937, por falta de um técnico especialmente destinado a êsse serviço. E' de se esperar que no ano corrente, essa falha seja remediada.

CERCAS

Apezar de serem as cercas tão necessárias à segurança da linha, infelizmente ainda há grandes extensões da rêde, que não são cercadas.

Em 1937, foram construídos 35.680 m. de cercas novas e reconstruídos 1.893 m.

Em 31 de dezembro de 1937, a extensão total de linha cercada era de

2.131.102^{m},25.

EDIFÍCIOS

A conservação ordinária, em 1937, foi deficiente; providências em andamento, fazem prevêr que no ano corrente de 1938, seja mais eficiente.

As despesas com êsse serviço e outras decorrentes, foram a

Rs. 1.516:007$100.

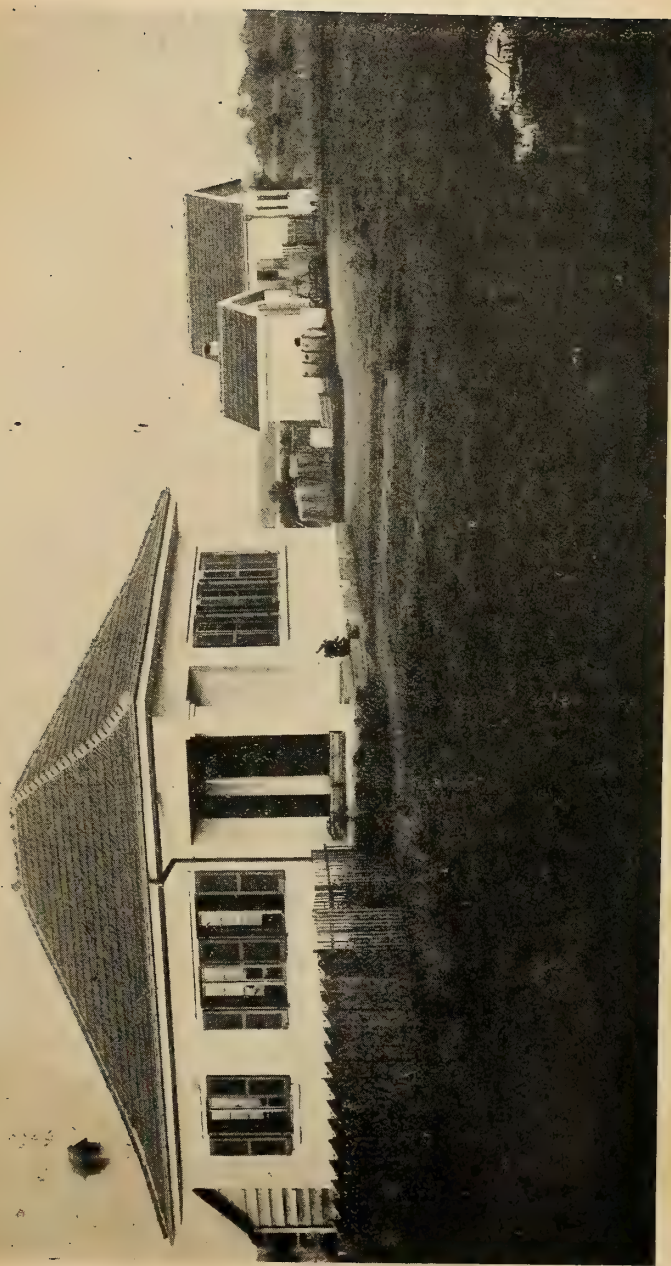
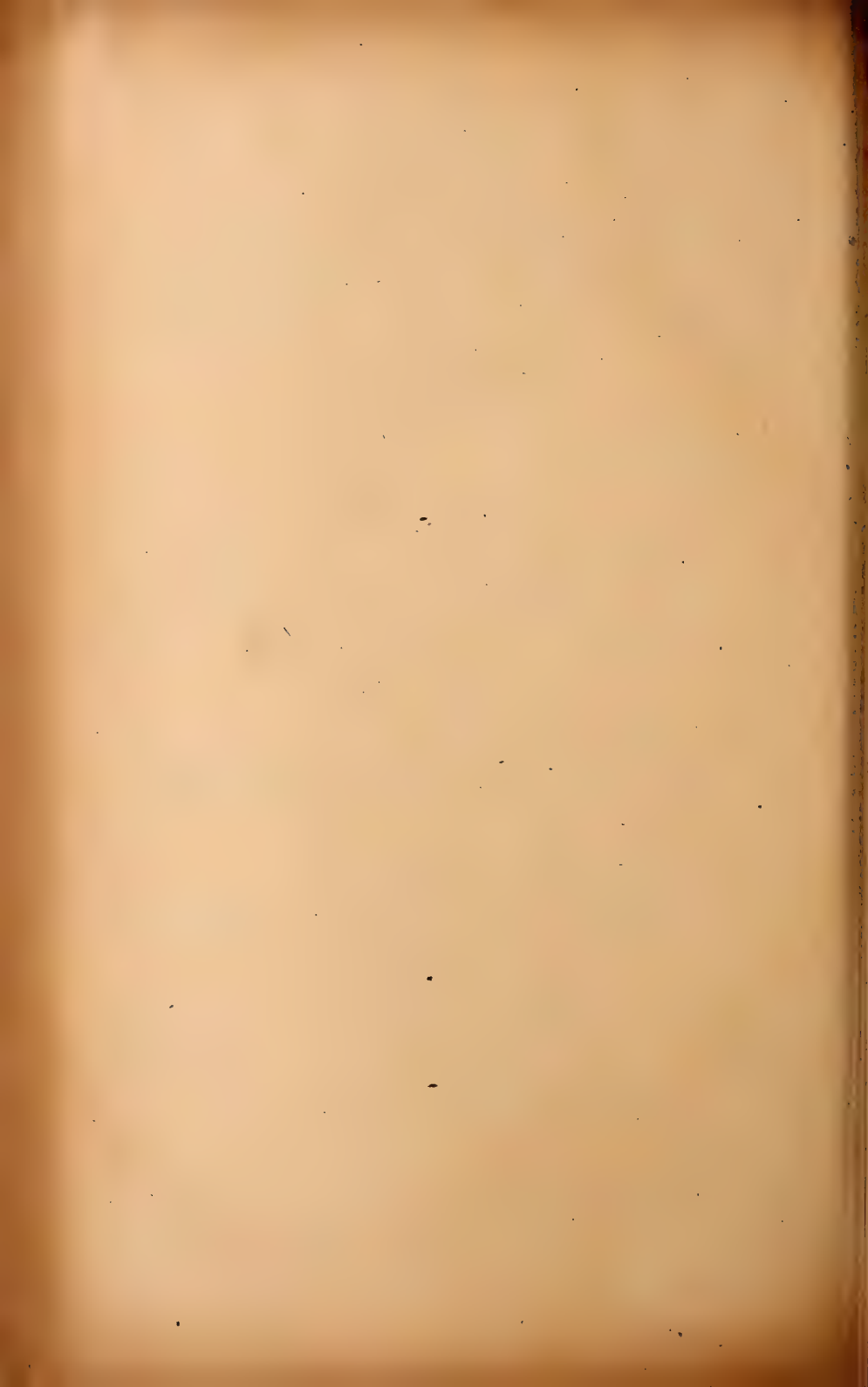
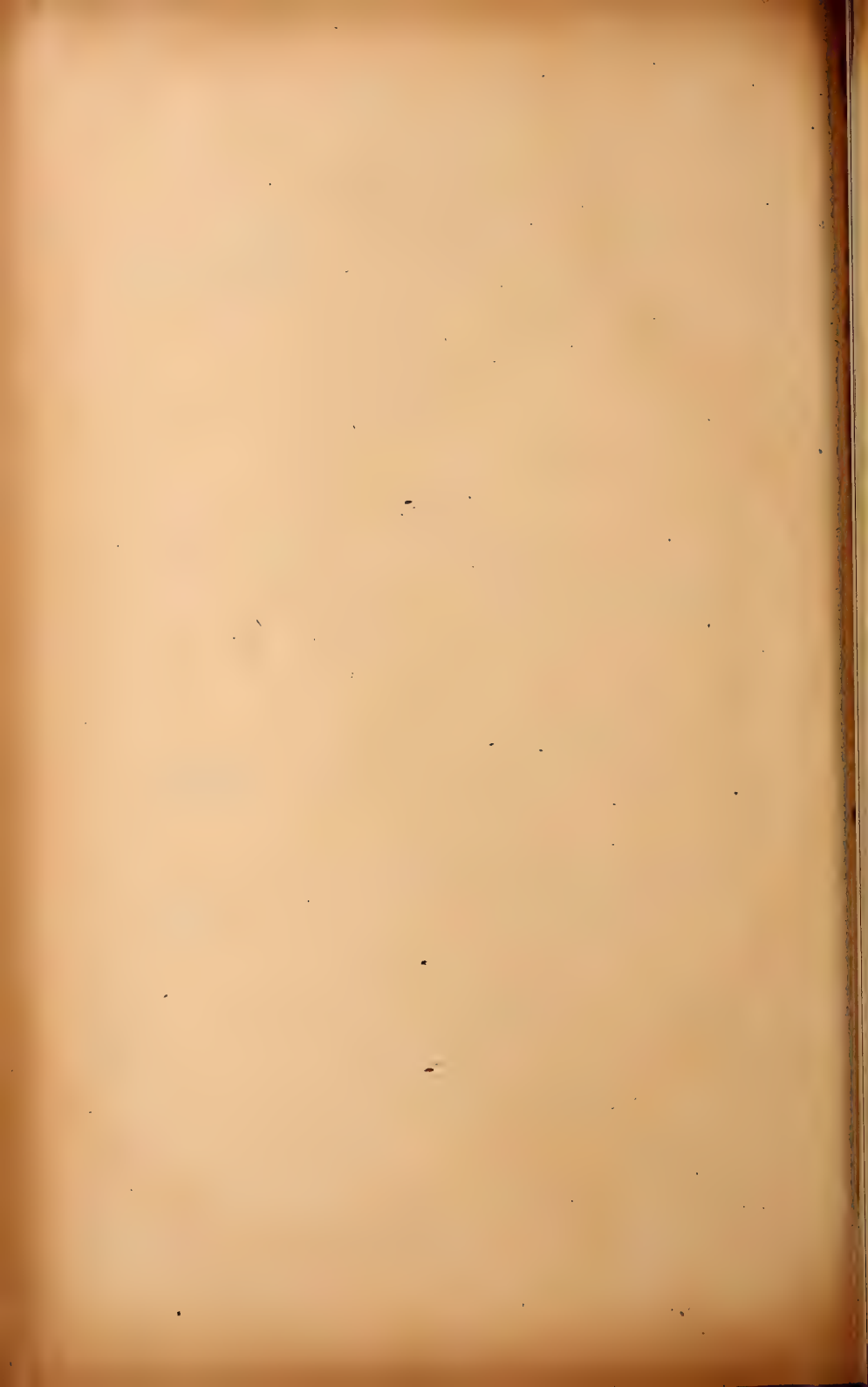
O número de edifícios desinfetados foi de **170.**

BALANÇAS ESPECIAIS

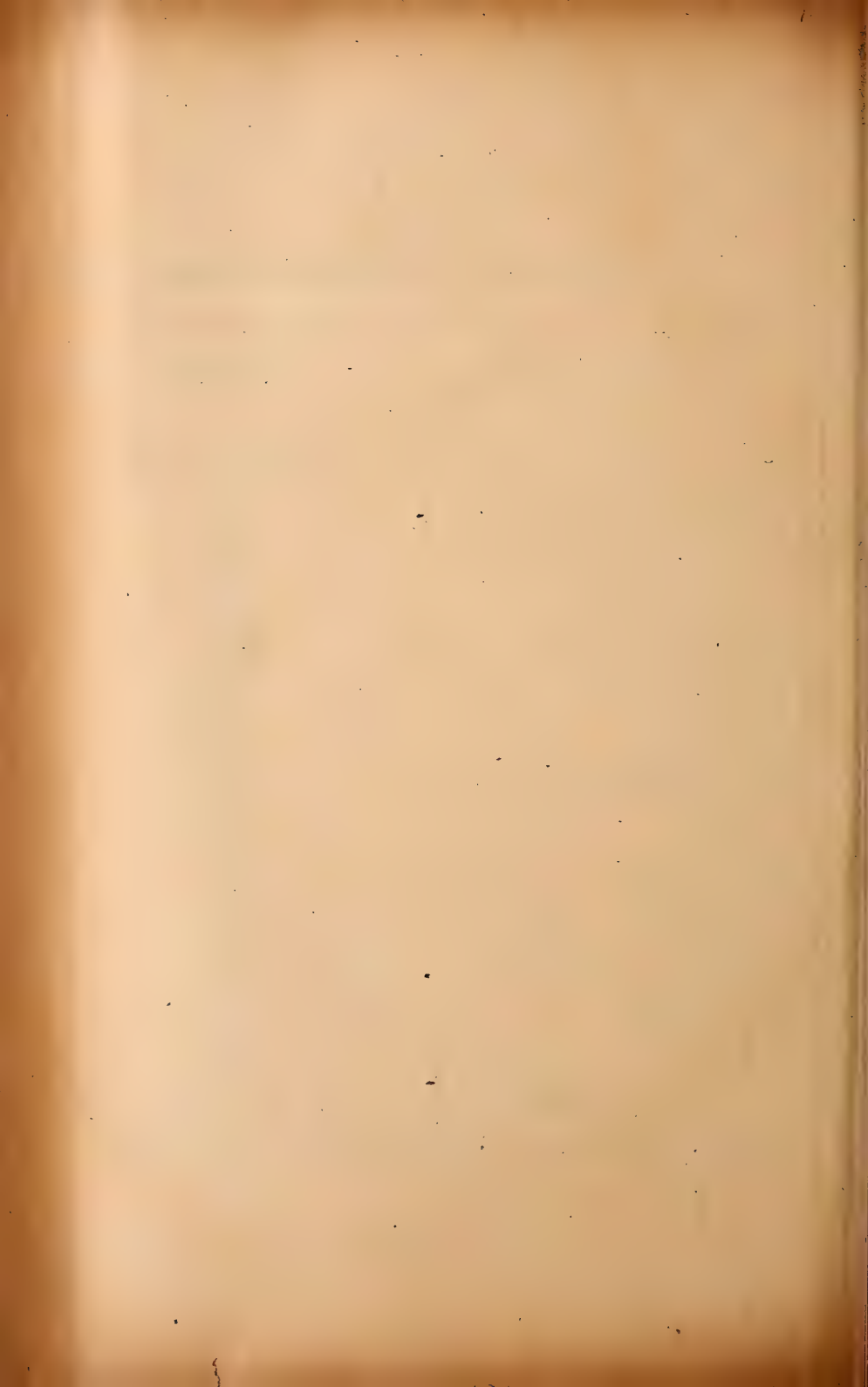
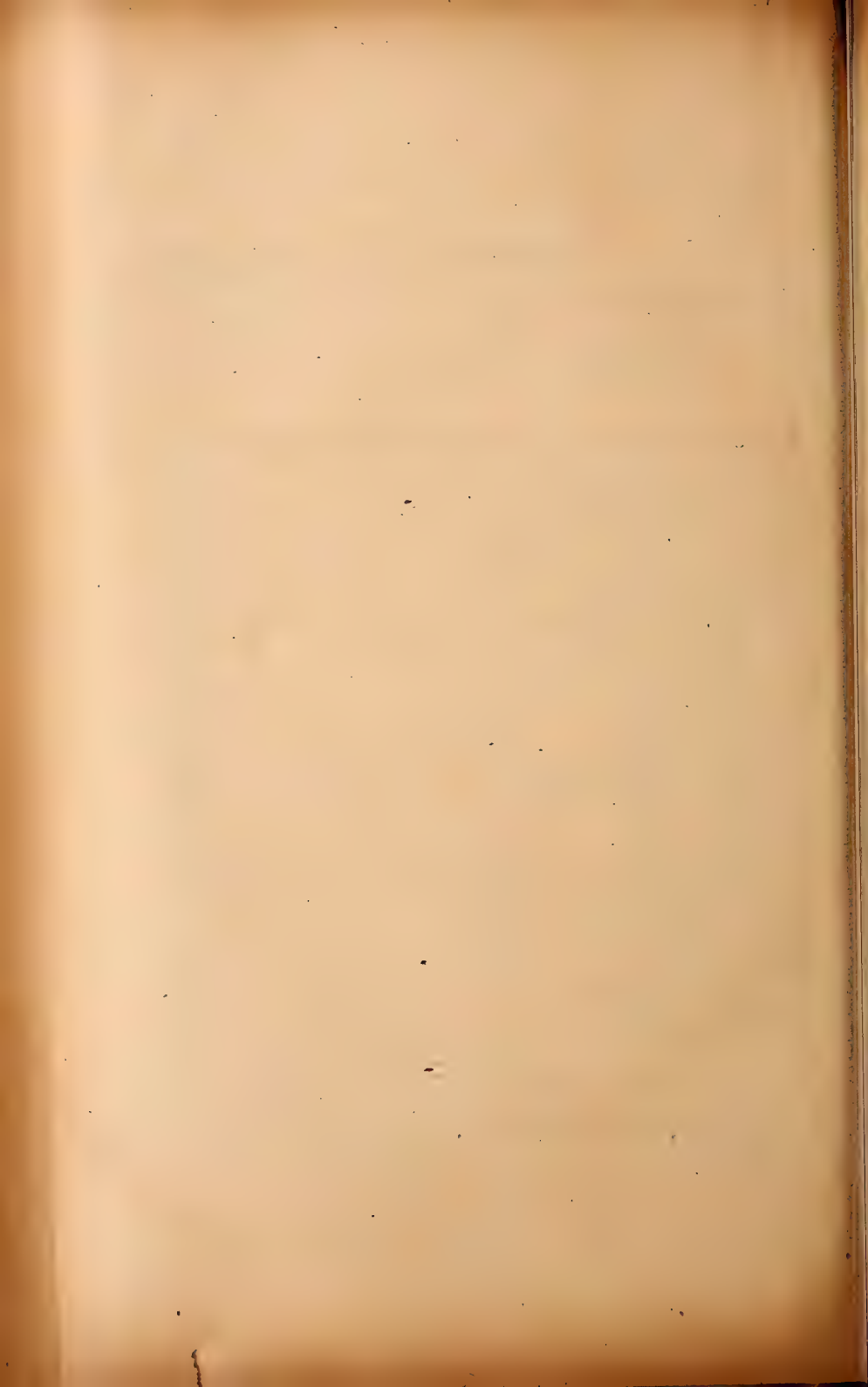
A Viação Férrea possue 13 grandes balanças de capacidade de 50 tons. cada uma.

A sua conservação foi normal.

BRETES E EMBARCADOUROS DE ANIMAIS

Os 22 bretes e os 24 embarcadouros existentes na rêde mantiveram-se em bom estado de conservação.

Casas de Mestre de linha e guarda-chaves Estação Caí — Variante Barreto - Gravataí

Trabalhos de conservação, executados nos diferentes trechos, durante o ano de 1937

DESIGNAÇÃO DOS TRECHOS	Nivelamento ml.	Desgolpeamento n.º de golpes	Repregação ml.	Capinas m.²	Roçadas m.²	Limpesa de valetas ml.
Santa Maria a Pôrto Alegre	136.824	40.652	124.713	4.956.880	3.624.250	213.535
Santa Maria a Uruguaiana	132.479	42.954	98.734	3.983.780	373.500	166.425
Santa Maria a Marcelino Ramos	210.042	80.006	277.349	7.356.950	975.510	205.951
Variante Barreto-Dr. A. Pestana	6.270	194	36	13.800	8.100	1.200
Cacequí a Rio Grande	234.505	61.574	135.647	5.207.165	642.010	507.126
Entroncamento Santana	40.385	15.207	54.889	1.791.740	744.600	103.855
Dilermando de Aguiar-Santiago-S. Borja	77.125	8.602	36.126	1.545.350	805.400	96.140
Uruguaiana-São Borja	72.280	17.221	14.757	1.566.260	90.740	77.250
Uruguaiana-B. do Quaraím	27.820	6.691	12.421	699.840	8.000	69.770
Montenegro-Caxias	53.053	10.515	36.013	2.047.980	1.957.010	82.280
Rio dos Sinos-Taquara	11.984	6.274	16.665	327.426	536.356	83.220
Taquara-Canela	13.762	7.926	5.872	440.950	1.542.000	27.390
Carlos Barbosa-Alfredo Chaves	1.380	2.726	5.823	238.880	102.800	9.720
Margem do Taquarí-Margem	1.270	915	3.665	23.660	—	960
Couto-Santa Cruz	7.713	2.607	4.500	440.700	38.200	21.910
Cachoeira-Paredão	—	—	—	—	—	—
Alegrete-Quaraí-Mirim	25.253	4.420	3.978	555.550	24.400	25.625
Cruz Alta-Santo Ângelo	42.381	22.545	44.122	1.501.100	396.200	49.481
Santo Ângelo-Cruzeiro	30.701	8.354	15.917	803.600	202.000	38.895
São Sebastião-D. Pedrito	20.038	4.254	4.024	504.670	37.200	53.970
Bazilio-Jaguarão	47.275	14.673	15.700	1.001.730	93.420	113.280
Pelotas-Pelotas Fluvial	491	216	910	32.860	—	940
Junção-Vila Siqueira	6.613	2.555	2.795	62.600	—	—
Ildefonso Pinto-Vila Nova	2.212	878	1.874	26.914	400	200
TOTAIS	1.201.856	361.959	916.530	35.130.385	12.202.096	1.949.123

335 a 338

Trabalhos de conservação, executados nas diversas Residências, durante o ano de 1937

DESIGNAÇÃO DOS TRECHOS	Nivelamento ml.	Desgolpeamento n.º de golpes	Repregação ml.	Capinas m.²	Roçadas m.²	Limpesa de valetas ml.
1.ª Residência	47.692	23.432	44.953	1.231.040	2.636.056	126.040
2.ª Residência	113.927	35.243	94.481	5.499.790	4.114.260	204.200
3.ª Residência	128.726	32.034	115.407	2.786.880	1.121.470	153.306
4.ª Residência	142.010	37.293	132.651	4.380.390	1.637.200	277.435
5.ª Residência	151.397	42.981	93.510	3.945.475	583.810	438.046
6.ª Residência	155.305	38.049	58.510	2.682.750	124.420	234.550
7.ª Residência	113.688	27.148	39.909	3.199.950	375.100	89.440
8.ª Residência	106.465	26.597	31.208	2.360.000	98.740	157.770
9.ª Residência	138.076	62.791	132.430	3.755.490	599.000	142.827
10.ª Residência	104.570	36.391	173.471	5.288.620	912.040	125.509
TOTAIS	1.201.856	361.959	916.530	35.130.385	12.202.096	1.949.123

339 a 342

erior com os respectivos custos médios

LEGENDAS

Resumo das quantidades pelas diversas contas

RIMES-TRES	C/Custeio	C/Melho-ramentos	C/Custeio extr.	C/Terceiros	TOTAL
....	61.136	3.748	—	350	65.234
....	54.705	4.270	—	824	59.799
....	54.973	4.680	—	81	59.734
....	68.511	3.571	—	440	72.522
TOTAL..	239.325	16.269	—	1.695	257.289

Resumo dos dormentes empregados em conta de custeio.

DORMEN-TES	1936	1937	DIFERENÇAS	
			Para mais em 1936	Para mais em 1937
Padrão	270.920	234.490	36.430	—
Especial ...	1.876	712	1.164	—
Desvio	2.120	2.848	—	728
Ponte	2.199	1.275	924	—
TOTAL..	277.115	239.325	38.518	728

Exposição do custo médio p/dormente empregado

ANO	CUSTO MÉDIO		
	Mão de obra	Material	TOTAL
1936	1$245	7$016	8$261
1937	1$472	7$364	8$836

OBSERVAÇÃO: A média por quilômetro foi calculada, nas linhas em Alegre-S. Maria, D. Aguiar-S. Borja e Cruz Alta a Cruzeiro, pela antiga tensão, isto é, 391, 142 e 153, respectivamente de P. Alegre-S.Maria (por ontenegro), D. Aguiar-Santiago e C. Alta-Giruá, em virtude de não haver iprêgo de dormentes nos novos trechos.

Quanto ao comparativo pelas diversas Residências não é possível dar-, em virtude da alteração sofrida com a creação de 3 novas residências e nsequente alteração dos diversos trechos, com exceção da atual 10.ª e figurava como 6.ª.

O ramal de Ildefonso Pinto-Vila Nova, na extensão de 14 km. e 900 etros, não figura nestas médias, visto os dormentes lá empregados terem lo debitados dirétamente ao Govêrno do Estado, como se faz com os des-os particulares.

le 1937

etros ares de ilhos	TOTAIS			
	Retirados tipo	Colocados tipo	Número de trilhos	Metros lineares de trilhos
S 720,00	20 Kg.	25 Kg.	60	720,00
S 692,00	20 Kg.	25 Kg.	147	1.692,00
S 834,00	20 Kg.	25 Kg.	80	834,00
S 936,00	20 Kg.	25 Kg.	368	3.936,00
R —	23 Kg.	20 Kg.	53	410,00
182,00	—	—	708	7.592,00

3

r outros de

Retirados tipo	ros ares	OBSERVAÇÕES
32 Kg.	8,00	Retirados do tipo 32 p/serem empregs. linha geral
—	0,00	Retirados do tipo 19 Kg. por gastos.
—	8,00	Retirados do tipo 23 Kg. por gastos.
—	6,00	Retirados do tipo 23 Kg. por gastos.
—	4,00	Retirados do tipo 23 Kg. por gastos.
—	0,00	Retirados do tipo 30 Kg. roc. Internal. por gastos.
—	0,00	Retirados do tipo 20 Kg. por gastos.
—	6,00	

1937

DESIGNAÇÃO DO	TIPO 37 Kg.		TOTAIS	
	Número	Metros lineares	Número	Metros lineares
Santa Maria a Pôrto	5	48,00	12	118,00
Santa Maria a Urugu	1	10,00	33	358,80
Santa Maria a Marcel	—	—	14	140,00
Cacequí a Rio Grande	—	—	264	2.653,50
Uruguaiana-São Borja	—	—	3	21,90
Uruguaiana-Barra do	—	—	4	28,43
Carlos Barbosa-Alfred	—	—	16	105,60
TOTAIS..	6	58,00	346	3.426,23

375 a 378

4ª DIVISÃO

...OS EM 1937

S. MARIA - P. ALEGRE

" - URUGUAIANA

V.F.R.G.S.
4ª DIVISÃO
DIAGRAMA DOS DORMENTES SUBSTITUIDOS EM 1937
QUANTIDADE MEDIA POR QUILOMETRO
400
300
200
100
0
S. MARIA - P. ALEGRE
" - URUGUAIANA
" - M. RAMOS
CACEQUI - RIO GRANDE
ENTRONCAMENTO - SANT'ANA
MONTENEGRO - CAXIAS
RIO DOS SINOS - TAQUARA
TAQUARA - CANELA
C. BARBOSA - B. GONÇALVES
COUTO - S. CRUZ
D. AGUIAR - SANTIAGO - S. BORJA
CRUZ ALTA - CRUZEIRO
S. SEBASTIÃO - D. PEDRITO
BASILIO - JAGUARÃO
JUNÇÃO - VILA - SIQUEIRA
ALEGRETE - QUARAÍ MIRIM
CONVENÇÕES
DORMENTES EMPREGADOS
MEDIA POR QUILOMETRO
100.000
90.000
80.000
70.000
60.000
50.000
40.000
30.000
20.000
10.000
0
QUANTIDADE DE DORMENTES EMPREGADOS
ORGANISADO PELA SECÇÃO TECNICA
VISTO
CHEFE DA SECÇÃO
CHEFE DA LINHA

, durante o ano de 1937

	ITADA				
	Total em 31 de dezembro de 1937 ml.	Linha corrente com trilhos tipo 30 Kg. em 1937 ml.	Linha corrente com trilhos tipo 32 Kg. em 1937 ml.	Linha corrente com trilhos tipo 37 Kg. em 1937 ml.	Linha corrente com trilhos tipo 45 Kg. em 1937 ml.
Santa	390.650,63	—	277.931,63	112.719,00	—
Santa	228.514,00	—	95.225,00	17.895,00	—
Santa	428.230,00	—	353.865,91	—	—
Varian	2.760,00	—	—	—	—
Cacequ	15.417,00	127.329,03	188.369,10	—	—
Entron	19.873,00	—	6.696,70	—	—
D. Ag	1.427,00	—	—	—	—
Urugu	3.391,00	—	—	—	—
Urugu	15.055,00	—	—	—	—
Monte	116.701,51	—	116.591,51	—	—
Rio do	53.110,00	—	—	—	—
Taquai	47.069,00	—	—	—	—
Carlos	19.300,00	—	—	—	—
Marge	—	—	—	—	—
Couto-	300,00	—	—	—	—
Cachoe	—	—	—	—	—
Alegre	3.575,00	—	—	—	—
Cruz A	40.897,00	—	—	—	—
Santo	—	—	—	—	—
São Se	14.854,00	—	—	—	—
Bazilio	33.749,00	—	—	—	—
Pelotas	—	—	—	—	—
Junção	—	—	—	—	—
Ildefon	270,00	290,00	1.600,00	—	920,00
Trecho em	41.990,00	—	63.305,20	—	—
Trecho	—	—	—	—	—
	1.477.133,14	127.619,03	1.103.585,05	130.614,00	920,00

391 a

VFRGS
GRAPHICO DE TRILHOS, LASTRO E CERCAS DURANTE O ANNO DE 1937
4ª DIVISÃO
0
50
100
150
200
250
300
350
400
450
500
SANTA MARIA - PORTO ALEGRE
SANTA MARIA - URUGUAYANA
SANTA MARIA - M. RAMOS
CACEQUY - RIO GRANDE
ENTRONCAMENTO - S. ANNA
MONTENEGRO - CAXIAS
RIO DOS SINOS - TAQUARA
TAQUARA - CANNELA
C. BARBOSA - ALFREDO CHAVES
ILDEFONSO PINTO - V. NOVA
MARGEM DO TAQUARY - MARGEM
COUTO - S. CRUZ
CACHOEIRA - PAREDÃO
D. AGUIAR - SANTIAGO - S. BORJA
ALEGRETE - QUARAHY - MIRIM
URUGUAYANA - BARRA DO QUARAHYM
URUGUAYANA - S. BORJA
CRUZ ALTA - S. ANGELO
S. ANGELO - CRUZEIRO
S. SEBASTIÃO - D. PEDRITO
BAZILIO - JAGUARÃO
PELOTAS - FLUVIAL
JUNCÇÃO - V. SIQUEIRA
BARRETO - ST. DARD
CONVENÇÕES
EXTENSÃO DAS LINHAS
TRILHOS
TRILHOS 32 KILOS EM DEZEMBRO DE 1937
" 37 " " " " "
" 45 " " " " "
" 30 " " " " "
" DE PESO MENOR DE 30 KILOS EM DEZEMBRO DE 1937
LASTRO
LASTRO DE PEDRA EM DEZEMBRO DE 1936
" " " " " " 1937
" " OUTRA NATUREZA QUALQUER
CERCAS
CERCAS EM DEZEMBRO DE 1936
" " " " 1937
NÃO TEM CERCAS
ORGANISADO PELA SECÇÃO TECNICA
CHEFE DA SECÇÃO
VISTO
CHEFE DA LINHA

TAL	
4:683$000	
7:833$100	
—	
—	
2:516$100	1.
2:886$467	
9:629$633	+
6:331$300	

ano de 1937

MESES	OBSERVAÇÕES
Janeiro	Nos valores de 8$000 e 8$800 o m.³ da pedra fornecida pela firma Corrêa, Barreiros & Cia., na pedreira Scalabrini, não está incluído o preço de arrendamento da pedreira, que é 250 réis por m.³ de pedra medida no vagão.
Fevereiro	
Março	
Abril	
Maio	
Junho	No preço da pedra fornecida em Suspiro também não está incluído o preço de arrendamento da pedreira, que é de 300$000 por mês.
Julho	
Agôsto	
Setembro	
Outubro	
Novembro	
Dezembro	
TOTAL 1937	
TOTAL 1936	
DIFERENÇA	

409 a 414

U.F.R.G.S.

DES

N

CON

VOLTA DO
PINHEIRINH
SANTO AN

V.F.R.G.S

ATERIAL	112:545$283	
ESSOAL	422:516$100	
ORNECEDORES	494:486$700	
TOTAL	1.029:528$083	

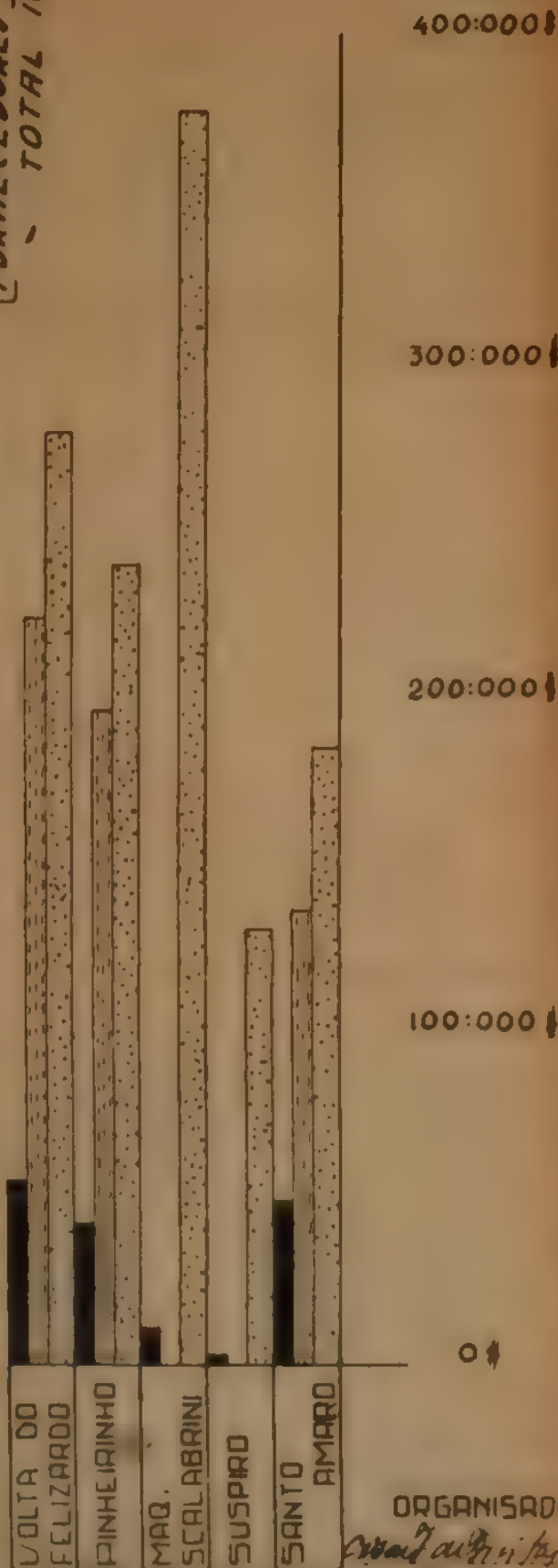
V.F.R.G.S.

4ª DIVISÃO

GRAFICO DE DESPESAS NAS PEDREIRAS EM 1937

DESPESAS
- MATERIAL 112:545$283
- PESSOAL 422:516$100
- FORNECEDORES 494:486$700
- TOTAL 1029:528$083

400:000$
300:000$
200:000$
100:000$
0$

VOLTA DO FELIZARDO
PINHEIRINHO
MAQ. SCALABRINI
SUSPIRO
SANTO AMARO

NOTA - NÃO FIGURAM AS DESPESAS COM O PESSOAL EM MAQ. SCALABRINI E SUSPIRO, POR TER SIDO CONTRATADO O FORNECIMENTO DE PEDRA, Á RAZÃO DE 8$000 O M³ NA PRIMEIRA E 8$400 NA ULTIMA.

PRODUÇÃO TOTAL: 108 535,472 M³

ORGANISADO PELA SECÇÃO TECNICA

[signature] CHEFE DA SECÇÃO ... VISTO [signature] CHEFE DA LINHA

is empregado

	Cunhas para dormentes de aço P.	ussinetes aparelhos de desvio P.	Tirantes de aparelhos de desvio P.	Caixa de manobra P.	Apara-choque P.
J	632	17	18	—	1
I	310	18	11	—	—
I	125	12	—	—	—
A	130	37	—	—	—
I	129	14	—	—	—
J	—	31	—	—	—
J	—	16	—	—	—
A	208	–	—	1	2
S	—	13	—	—	—
O	35		—	—	—
No	—		—	—	—
De	—		—	—	—
	1.569		29	1	3

ante o ano de 1937

o	C. Barbosa a A. Chaves	D. Aguiar a Santiago	Alegrete a Quaraí	Bazilio a Jaguarão	TOTAL
	—	1	—	—	7
	—	—	—	2	26
	—	—	—	—	1
	—	—	—	—	13
	—	—	—	—	1
	—	—	—	—	1
	—	—	1	—	1
	—	—	—	—	39
	—	—	—	1	28
	—	1	—	—	1
	—	—	—	—	1
	1	—	—	—	3
	—	—	—	—	1
	—	—	—	—	2
	—	—	—	—	1
	—	—	—	—	1
	—	—	—	—	1
	—	—	—	—	1

ante o ano de 1937

o	C. Barbosa a A. Chaves	D. Aguiar a Santiago	Alegrete a Quaraí	Bazilio a Jaguarão	TOTAL
	—	1	—	—	7
	—	—	—	2	26
	—	—	—	—	1
	—	—	—	—	13
	—	—	—	—	1
	—	—	—	—	1
	—	—	1	—	1
	—	—	—	—	39
	—	—	—	1	28
	—	1	—	—	1
	—	—	—	—	1
	1	—	—	—	3
	—	—	—	—	1
	—	—	—	—	2
	—	—	—	—	1
	—	—	—	—	1
	—	—	—	—	1
	—	—	—	—	1

Relação numérica das obras de arte construídas, reconstruídas, reparadas e pintadas, durante o ano de 1937

DESIGNAÇÃO	S. Maria a P. Alegre	S. Maria a Uruguaiana	S. Maria a M. Ramos	Cacequí a R. Grande	Entroncamento a Santana	R. dos Sinos a Taquara	Taquara a Canela	Montenegro a Caxias	C. Barbosa a A. Chaves	D. Aguiar a Santiago	Alegrete a Quaraí	Bazilio a Jaguarão	TOTAL
Boeiros													
Construídos	—	—	6	—	—	—			—	1	—	—	7
Reparados	12	3		8	—	1	—		—	—	—	2	26
Pontilhões													
Pintados	1						—	—	—	—	—	—	1
Reparados	9	4		—	—		—	—	—	—	—	—	13
Pontes													
Reforçadas	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Reconstruídas	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Modificadas	—	—	—		—	—	—	—	—	—	1	—	1
Pintadas	8	12	13	1	4	1	—	—	—	—	—	—	39
Reparadas	10	6	4	5	2	—	—	—	—	—	—	1	28
Demolidas	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
Balanças para pesar carros													
Pintadas	—			—	1	—	—	—	—	—	—	—	1
Reparadas	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	3
Bretes													
Reparados		1		—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Giradores													
Construídos	—	—				—	2	—	—	—	—	—	2
Reparados		—		—	1		—	—	—	—	—	—	1
Aumentados	—	—		1		—	—	—	—	—	—	—	1
Pintados		—	1				—	—	—	—	—	—	1
Muro de arrimo													
Construído		—		—	—		—	1	—	—	—	—	1

425 a 440

Relação dos bretes e embarcadouros de animais existentes na rêde

Quilômetro	LOCAL	DESIGNAÇÃO	
		Brete	Embarcadouro
LINHA DE SANTA MARIA A PÔRTO ALEGRE			
0,000	Santa Maria	....	embarcadouro
3,716	Otavio Lima	....	embarcadouro
163,483	Pederneiras	brete	
272,397	Barrêto	brete	
385,135	Diretor A. Pestana	....	embarcadouro
LINHA DE SANTA MARIA A URUGUAIANA			
1,947	Inspetor Goulart	....	embarcadouro
44,156	Dilermando de Aguiar	brete	
67,910	São Lucas	....	embarcadouro
112,890	Cacequí	brete	
216,798	Palmas	brete	
231,820	Alegrete	....	embarcadouro
273,642	Guassú-Boi	brete	embarcadouro
301,304	Ibirocaí	....	embarcadouro
311,421	Plano Alto	....	embarcadouro
333,953	Carumbé	brete	
350,735	Pindaí-Mirim	....	embarcadouro
373,743	Uruguaiana	....	embarcadouro
LINHA DE SANTA MARIA A M. RAMOS			
34,799	Val de Serra	brete	
84,353	Parada São Luiz	....	embarcadouro
95,881	Tupaceretan	....	embarcadouro
158,571	Cruz Alta	brete	
258,777	Pinheiro Marcado	brete	
378,952	Coxilha	....	embarcadouro
502,274	Viadutos	....	embarcadouro
LINHA DE CACEQUÍ A RIO GRANDE			
178,609	Tiarajú	brete	
282,273	São Sebastião	brete	embarcadouro
319,970	Bagé	brete	

Quilômetro	LOCAL	DESIGNAÇÃO	
		Brete	Embarcadouro
341,265	X. Santo Antônio	....	embarcadouro
377,718	Candiota	brete	
406,327	Pedras Altas	brete	
435,873	Parada Lageado	....	embarcadouro
441,821	P. Brete C. Chato	brete	
498,548	Eng.º Ivo Ribeiro	brete	
567,180	Povo Novo	brete	
583,069	Quinta	brete	
RAMAL D. AGUIAR A JAGUARÍ			
64,679	Taquarichim	brete	
RAMAL ENTRONCAMENTO A SANTANA			
133,905	São Simão	....	embarcadouro
154,689	Côrte	....	embarcadouro
279,454	Santana	brete	
RAMAL BAZILIO A JAGUARÃO			
111,882	Jaguarão	....	embarcadouro
RAMAL PELOTAS A PELOTAS FLUVIAL			
2,536	Pelotas Fluvial	brete	
RAMAL DE URUGUAIANA A B. DO QUARAÍM			
	Parada Francisco Borges..	....	embarcadouro
	B. do Quaraím	brete	
RAMAL URUGUAIANA A SÃO BORJA			
	Olavo Barreto Viana	....	embarcadouro
	Ibicuí	....	embarcadouro
	São Borja	....	embarcadouro

Linha de Cacequí a Rio Grande			
Reparação boeiro Klm. 116 + 350	1:305$600	125$400	1:431$000
Reparação boeiro Klm. 128 + 961	1:901$300	88$200	1:989$500
Reparação boeiro Klm. 129 + 000	517$200	488$200	1:005$400
Reparação ponte Klm. 185 + 240	1:405$100	623$480	2:028$580
Reparação ponte Klm. 195 + 700	2:300$600	681$780	2:982$380
Reparação boeiro Klm. 320 + 483	109$400	921$000	1:030$400

Situação das pontes e pontilhões inspecionados em 1937

ESTADO	Sta. Maria a Pôrto Alegre	%	Sta. Maria a Uruguaiana	%	Sta. Maria a M. Ramos	%	Cacequi a Rio Grande	%	Entroncamento a Santana	%	D. Aguiar a Santiago	%	Bazilio a Jaguarão	%	R. dos Sinos a Taquara	%	Cruz Alta a Girua	%	Alegrete a S. Ribeiro	%	Junção a V. Siqueira	%	Pelotas a Fluvial	%
Em bom estado	248	59.0	202	59.9	28	96.5	212	73.3	97	91.5	76	92.6	29	80.6	10	55.5	12	85.8	3	75.0	15	93.7	—	—
Em regular estado	86	20.5	26	7.7	—	—	8	2.7	4	3.8	3	3.7	4	11.1	1	5.5	1	7.1	—	—	—	—	—	—
Em máu estado	43	10.2	21	6.2	1	3.5	8	2.7	—	—	—	—	2	5.5	5	28.0	—	—	1	25.0	—	—	1	100
Necessitam reparação	43	10.2	81	24.0	—	—	53	17.9	5	4.7	3	3.7	1	2.8	2	11.1	1	7.1	—	—	1	6.3	—	—
Em reparação	—	—	—	—	—	—	4	1.3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Em refôrço	—	—	—	—	—	—	1	1.1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Diversos	—	—	7	2.1	—	—	3	1.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	420	100	337	100	29	100	289	100	106	100	82	100	36	100	18	100	14	100	4	100	16	100	1	100

RESUMO

ESTADO	1937	%	1936	%
Em bom estado	932	68.9	835	61.8
Em regular estado..	133	9.8	150	11.1
Em mau estado	82	6.0	115	8.5
Necessitam reparação	190	14.1	232	17.2
Em reparação	4	0.3	6	0.4
Em refôrço	1	0.2	2	0.1
Diversos	10	0.7	12	0.9
Total	1 352	100	1 352	100

... em obras d'artes no exercício de 1937

Linha de Cacequí a Rio Grande			
Reparação boeiro Klm. 116 + 350	1:305$600	125$400	1:431$000
Reparação boeiro Klm. 128 + 961	1:901$300	88$200	1:989$500
Reparação boeiro Klm. 129 + 000	517$200	488$200	1:005$400
Reparação ponte Klm. 185 + 240	1:405$100	623$480	2:028$580
Reparação ponte Klm. 195 + 700	2:300$600	681$780	2:982$380
Reparação boeiro Klm. 320 + 483	109$400	921$000	[illegible]

reparadas, 1937

	Serviço fe	CONSTRUÇÃO				
		MATERIAL EMPREGADO				
		pos	Tramas	Moirões		
				Madeira	Trilhos	Pedra
	ml.		P.	P.	P.	P.
S	30		—	—	—	—
S	1.12		—	—	—	—
S	—	.186	12.502	3.162	65	—
V	—		—	—	—	—
G	—	.325	265	265	—	—
E	—		—	—	—	—
I	46		—	—	—	—
U	—	.395	—	577	—	—
U	—	.397	244	374	—	—
N	—		—	—	—	—
E	—		—	—	—	—
T	—		—	—	—	—
C	—		—	—	—	—
N	—		—	—	—	—
C	—		—	—	—	—
C	—		—	—	—	—
A	—		—	—	—	—
C	—	.443	559	138	460	—
S	—		—	—	—	—
S	—		—	—	—	—
E	—		—	—	—	—
E	—		—	—	—	—
J	—		—	—	—	—
I	—		—	—	—	—
	1.89	.746	13.570	4.516	525	—

Quadro indicando a extensão em metros das cercas reparadas, reconstruidas e construidas, com os respectivos materiais, nas diversas linhas, durante o ano de 1937

REPARAÇÃO

Designação das linhas	Serviço feito (ml)	Material empregado: Arame (ml)	Grampos (P)	Tramas (P)	Moirões: Madeira (P)	Moirões: Trilhos (P)	Moirões: Pedra (P)
Santa Maria-Pôrto Alegre	471 390	[illegible]	139 009	5 919	5 194	—	
Santa Maria-Uruguaiana	888 865	[illegible]	125 158	3 976	6 359	423	
Santa Maria-Marcelino Ramos	52 525	[illegible]	15 563	61	503	—	—
Variante Barreto-Gravataí	400	300	—	—	—	—	
Cacequi-Rio Grande	591 327	[illegible]	27 611	2 188	5 701	97	371
Entroncamento-Santana	141 890	[illegible]	32 940	—	2 062	—	
Dilermando Aguiar-Santiago-São Borja	53 200	[illegible]	9.147	—	5	—	—
Uruguaiana-São Borja	177	275	750	—	—	—	
Uruguaiana-Barra do Quaraim..........	—		—	—	—	—	—
Montenegro-Caxias	410	750	500	—	—	—	—
Rio dos Sinos-Taquara	—		—	—	—	—	—
Taquara-Canela	100	50	—	—	—	—	—
Carlos Barbosa-Alfredo Chaves	1 510	800	—	—	—	—	—
[illegible] de Taquari-Matzen				—	—	4	—
[illegible] Santa Cruz	—		—	—	—	—	—
[illegible]	—			—	—	—	—
Alegrete-Quaraí-Mirim	7 650	495	1 940	321	411	—	—
Cruz Alta-Santo Ângelo	6 534	[illegible]	621	100	128	—	
Santo Ângelo-Cruzeiro	54 570	[illegible]	3 272	—	230	—	
São Sebastião-Dom Pedrito	20 390	799	436	24	528	—	—
[illegible]-Jaguarão	6 386	110	—	50	196	23	—
Pelotas-Pelotas Fluvial	—		—	—	—	—	—
[illegible]-Vila Siqueira	94 900	250	—	2	—	4	—
[illegible]-Vila Nova	[illegible]		—	—	—	—	
Totais	2 392 165	[illegible]	356 947	12 641	21 319	551	371

RECONSTRUÇÃO

Designação das linhas	Serviço feito (ml)	Material empregado: Arame (ml)	Grampos (P)	Tramas (P)	Moirões: Madeira (P)	Moirões: Trilhos (P)	Moirões: Pedra (P)
Santa Maria-Pôrto Alegre	300	1 200	255	—	51	—	—
Santa Maria-Uruguaiana	1 125	13 630	200	289	100	—	—
Santa Maria-Marcelino Ramos	—	—	—	—	—	—	—
Variante Barreto-Gravataí	—	—	—	—	—	—	—
Cacequi-Rio Grande	—	—	—	—	—	—	—
Entroncamento-Santana	—	—	—	—	—	—	—
Dilermando Aguiar-Santiago-São Borja	468	3 196	800	—	30	39	—
Uruguaiana-São Borja	—	—	—	—	—	—	—
Uruguaiana-Barra do Quaraim..........	—	—	—	—	—	—	—
Montenegro-Caxias	—	—	—	—	—	—	—
Rio dos Sinos-Taquara	—	—	—	—	—	—	—
Taquara-Canela	—	—	—	—	—	—	—
Carlos Barbosa-Alfredo Chaves	—	—	—	—	—	—	—
[illegible] de Taquari-Matzen	—	—	—	—	—	—	—
[illegible] Santa Cruz	—	—	—	—	—	—	—
[illegible]	—		—	—	—	—	—
Alegrete-Quaraí-Mirim	—		—	—	—	—	—
Cruz Alta-Santo Ângelo	—		—	—	—	—	—
Santo Ângelo-Cruzeiro	—		—	—	—	—	—
São Sebastião-Dom Pedrito	—		—	—	—	—	—
[illegible]-Jaguarão	—		—	—	—	—	—
Pelotas-Pelotas Fluvial	—		—	—	—	—	—
[illegible]-Vila Siqueira	—	—	—	—	—	—	—
[illegible]-Vila Nova	—	—	—	—	—	—	—
Totais	1 893	18 026	1 255	289	181	39	—

CONSTRUÇÃO

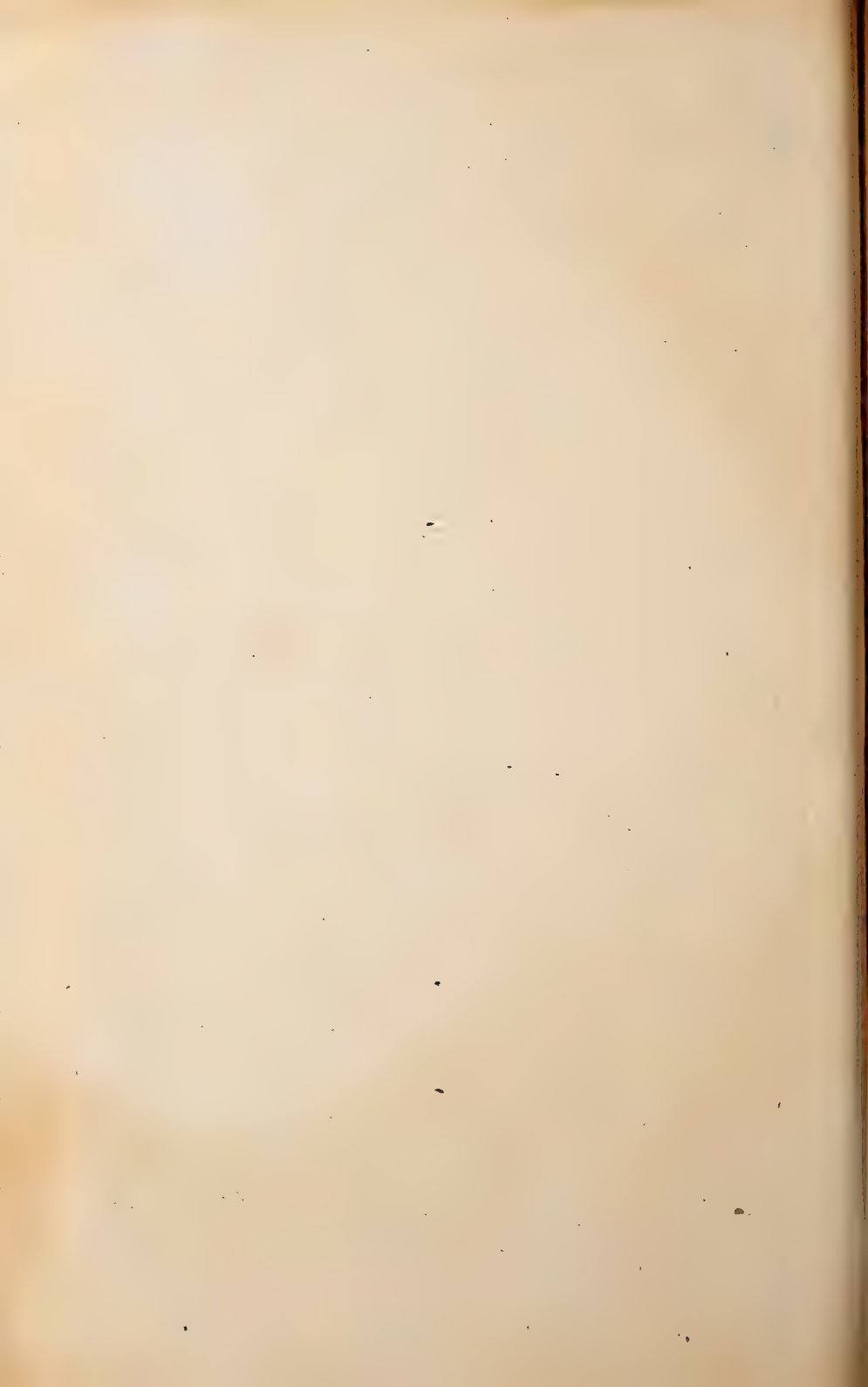
Designação das linhas	Serviço feito (ml)	Material empregado: Arame (ml)	Grampos (P)	Tramas (P)	Moirões: Madeira (P)	Moirões: Trilhos (P)	Moirões: Pedra (P)
Santa Maria-Pôrto Alegre	—	—	—	—	—	—	—
Santa Maria-Uruguaiana	—	—	—	—	—	—	—
Santa Maria-Marcelino Ramos	28 957	198 943	23 186	12 502	3 162	65	
Variante Barreto-Gravataí	—	—	—	—	—	—	—
Cacequi-Rio Grande	1 320	6 600	1 325	265	265	—	
Entroncamento-Santana	—	—	—	—	—	—	—
Dilermando Aguiar-Santiago-São Borja	—	—	—	—	—	—	—
Uruguaiana-São Borja	1 604	7 575	4 395	—	577	—	—
Uruguaiana-Barra do Quaraim..........	1 294	7 440	1 397	244	374	—	
Montenegro-Caxias	—	—	—	—	—	—	—
Rio dos Sinos-Taquara	—	—	—	—	—	—	—
Taquara-Canela	—	—	—	—	—	—	—
Carlos Barbosa-Alfredo Chaves	—	—	—	—	—	—	—
[illegible] de Taquari-Matzen	—	—	—	—	—	—	—
[illegible] Santa Cruz	—	—	—	—	—	—	—
[illegible]	—	—	—	—	—	—	—
Alegrete-Quaraí-Mirim	—	—	—	—	—	—	—
Cruz Alta-Santo Ângelo	2 505	14 935	1 443	559	138	460	—
Santo Ângelo-Cruzeiro	—	—	—	—	—	—	—
São Sebastião-Dom Pedrito	—	—	—	—	—	—	—
[illegible]-Jaguarão		—	—	—	—	—	—
Pelotas-Pelotas Fluvial	—	—	—	—	—	—	—
[illegible]-Vila Siqueira	—	—	—	—	—	—	—
[illegible]-Vila Nova	—	—	—	—	—	—	—
Totais	35 680	235 493	31 746	13 570	4 516	525	—

461 + 470

Trabalhos executados com construções, reconstruções, aumentos e reparações de edifícios, durante o exercício de 1937

DISCRIMINAÇÃO	DESPESAS		
	Pessoal	Material	Total
Rio dos Sinos-Canela			
MORADIA PESSOAL			
Construção casa guarda chaves em Parobé	459$700	699$640	1:159$340
Reparação casa bombeiro em Taquara	1:338$300	277$220	1:615$520
Soma	1:798$000	976$860	2:774$860
EDIFÍCIOS DIVERSOS			
Deparação e pintura estação Novo Hamburgo	3:098$200	3:223$870	6:322$070
Construção armazém estação Hamburgo Velho	1:985$300	2:512$890	4:498$190
Colocação bomba poço e reparação estação Campo Bom..	221$400	1:905$100	2:126$500
Reparação depósito de locomotivas estação Taquara......	—	1:931$000	1:931$000
Reparação parada Maquinista Maura	898$000	474$080	1:372$080
Reparação da estação Varzea Grande	722$000	444$730	1:166$730
Soma	6:924$900	10:491$670	17:416$570
Soma do trecho.........	8:722$900	11:468$530	20:191$430
Montenegro-Caxias			
MORADIA PESSOAL			
Construção casa guarda chaves de Barão	2:052$800	3:606$970	5:659$770

DISCRIMINAÇÃO	DESPESAS		
	Material	Pessoal	Total
EDIFÍCIOS DIVERSOS			
Reparação e pintura estação de Maratá	269$600	1:181$460	1:451$060
Reparação instalação sanitária e pintura estação Barão.....	1:915$200	2:665$290	4:580$490
Reparação muro e pintura estação de Caxias...........	498$400	3:301$610	3:800$010
Reparação e reconstrução casas turma 11 de Caxias.....	768$600	2:551$410	3:320$010
Reparação das casas turma 13 de Caxias	697$300	897$630	1:594$930
Reparação, construção e reconstrução casa turma 15 de Caxias	928$800	2:375$660	3:304$460
Reparação e reconstrução casas turma 16 de Caxias.....	993$600	1:011$150	2:004$750
Reparação casas turma 18 de Caxias	773$500	2:229$700	3:003$200
Reparação e reconstrução casas turma 21 de Caxias....	487$200	685$720	1:172$920
Soma	7:332$200	16:899$630	24:231$830
Soma do trecho........	9:385$000	20:506$600	29:891$600
Carlos Barbosa-Alfredo Chaves			
EDIFÍCIOS DIVERSOS			
Montagem bomba e reparação estação Garibaldi	1:740$500	2:420$040	4:160$540
Construção e reparação casas turma 19 em B. Gonçalves..	1:956$800	2:276$180	4:232$980
Soma do trecho..........	3:697$300	4:696$220	8:393$520

Grupo de casas de turmas — Vasconcelos Jardim — Variante Barreto - Gravataí

DISCRIMINAÇÃO	DESPESAS		
	Pessoal	Material	Total
Pôrto Alegre-Santa Maria			
MORADIA PESSOAL			
Reparação casa bombeiro em João Alberti	740$700	573$900	1:314$600
Reparação casa M. de Linha em Arroio do Só...........	579$700	642$540	1:222$240
Reparação casa Chefe Oficinas Telegráficas em Jacuí......	939$100	1:482$690	2:421$790
Reparação e aumento casas operários oficinas de Jacuí......	6:043$000	6:798$620	12:841$620
Construção casa guarda chaves de Cachoeira	1:321$500	2:145$230	3:466$730
Reparação casa do chefe depósito em Couto............	553$000	454$880	1:007$880
Reparação casa pessoal Tráfego em Couto................	3:272$000	3:456$950	6:728$950
Reparação e instalação d'água casas Tração em Couto.....	961$200	6:366$070	7:327$270
Reparação casa Eng.º Residente em Montenegro..........	1:003$200	406$340	1:409$540
Reparação casa bombeiro em Montenegro	930$400	552$650	1:483$050
Reparação casa apontador 2.ª Residência	455$600	792$370	1:247$970
Construção casa telegrafista em Navegantes	194$600	2:152$790	2:347$390
Construção casas chaufeurs Diretoria, Riacho	2:627$000	881$180	3:508$180
Soma	19:621$000	26:706$210	46:327$210
EDIFÍCIOS DIVERSOS			
Reparação plataforma estação de Santa Maria	1:802$400	31:460$080	33:262$480
Reparação da estação de Santa Maria	4:990$000	3:729$490	8:719$490

DISCRIMINAÇÃO	DESPESAS		
	Pessoal	Material	Total
Reparação depósito locomotivas de Santa Maria	19:926$600	29:680$450	49:607$050
Aumento escritório e reparação armazém Almoxarifado de S. Maria	909$000	673$330	1:582$330
Reparação armazém Almoxarifado do Klm 3 Paé	1:344$800	705$940	2:050$740
Reparação armazém e estação de Arroio do Só	883$600	1:081$680	1:965$280
Reparação e instalação sanitária estação de Jacuí	1:705$500	2:032$760	3:738$260
Reparação das oficinas telegráficas de Jacuí	354$400	810$690	1:165$090
Reparação armazém e estação Ferreira	1:490$400	6:984$560	8:474$960
Reparação da estação de Cachoeira	968$600	853$370	1:821$970
Reparação da estação de Rio Pardo	620$100	1:426$380	2:046$480
Reparação do depósito de locomotivas de Couto	1:998$300	3:131$120	5:129$420
Reparação alojamento pessoal tração em Couto	795$200	988$200	1:783$400
Reparação da estação de Santo Amaro	945$300	1:092$260	2:037$560
Reparação alpendre e estação de Montenegro	1:110$700	182$810	1:293$510
Adatação escritório Inspetor movimento em Montenegro	984$100	250$440	1:234$540
Reparação depósito locomotivas em Montenegro	1:647$800	2:018$440	3:666$240
Reparação armazém Armazenista em Montenegro (Almoxarifado)	1:224$600	2:135$930	3:360$530
Construção privada e reparação armazém e estação Portão	2:712$400	1:470$840	4:183$240

DISCRIMINAÇÃO	DESPESAS		
	Pessoal	Material	Total
Aumento parada B. Viana.....	275$000	1:263$360	1:538$360
Reparação e instalação d'água estação Diretor A. Pestana..	751$500	466$900	1:218$400
Reparação e pintura quarto telegrafista estação Diretor A. Pestana	312$500	792$310	1:104$810
Construção escritório, reparação e pintura depósito de locomotivas Diretor A. Pestana	2:802$300	16:741$020	19:543$320
Construção calçamento rua Voluntários da Pátria.........	—	11:459$070	11:459$070
Pintura e reparação casa agente e estação Pôrto Alegre..	3:901$800	1:893$900	5:795$700
Adatação edif. p. papelaria e escr.° da mesma em Pôrto Alegre	7:561$600	10:545$030	18:106$630
Modificação escritório Contadoria estação Pôrto Alegre....	2:061$500	3:525$800	5:587$300
Reparação armazém da estação de Pôrto Alegre............	3:268$800	6:721$920	9:990$720
Reparação casas turma reforço pontes de Pôrto Alegre......	494$400	3:272$730	3:767$130
Reparação e pintura casas turma pátio n.° 2 Diretor A. Pestana	1:236$800	1:132$150	2:368$950
Reparação e reconstrução casas turma pátio n.° 3 Montenegro	2:107$600	2:031$060	4:138$660
Reparação e reconstrução casas turma pátio n.° 5 Couto	1:711$500	4:598$720	6:310$220
Reparação e pintura casas turma pátio n.° 8 em S. Maria	1:391$200	728$280	2:119$480
Reparação casas turma n.° 1 de Pôrto Alegre...........	358$400	903$510	1:261$910
Reparação casas turma n.° 2 de Pôrto Alegre...........	744$200	481$880	1:226$080

DISCRIMINAÇÃO	DESPESAS		
	Pessoal	Material	Total
Reparação e construção casas turma 3 de Pôrto Alegre....	474$400	894$690	1:369$090
Reparação e pintura casas turma (pátio) 23 de P. Alegre	680$600	1:165$640	1:846$240
Reparação casas turma 24 de Pôrto Alegre................	682$900	1:759$120	2:442$020
Reparação casas turma 33 de Pôrto Alegre................	1:705$400	1:022$910	2:728$310
Reparação casas turma 37 de Pôrto Alegre................	992$200	344$970	1:337$170
Soma	79:928$400	162:453$740	242:382$140
Soma do trecho.........	99:549$400	189:159$950	288:709$350
Vila Belga			
Reparação casa movimento em Santa Maria	1:539$300	449$230	1:988$530
Reparação escritório do Insp. Hidráulico, casa mov. Santa Maria	934$200	273$040	1:207$240
Reparação casa n.° 15 rua André Marques	976$500	445$550	1:422$050
Reparação casa n.° 31 rua André Marques	1:305$600	571$190	1:876$790
Reparação casa n.° 45 rua André Marques	1:068$100	508$450	1:576$550
Reparação casa n.° 61 rua André Marques	1:304$800	239$170	1:543$970
Reparação casa n.° 89 rua André Marques	1:268$700	671$630	1:940$330
Reparação casa n.° 111 rua André Marques	655$900	592$640	1:248$540
Reparação casa n.° 1942 rua M. Ribas	952$500	182$730	1:135$230
Reparação casa n.° 1954 rua M. Ribas	958$100	377$130	1:335$230

DISCRIMINAÇÃO	DESPESAS		
	Pessoal	Material	Total
Reparação casa n.° 1963 rua M. Ribas	682$400	327$210	1:009$610
Reparação casa n.° 2071 rua E. Beck	812$900	606$750	1:419$650
Reparação casa n.° 2141 rua E. Beck	698$900	443$030	1:141$930
Reparação casa n.° 150 rua Vautier	1:329$300	576$120	1:905$420
Soma	14:487$200	6:263$870	20:751$070
Couto-Santa Cruz			
EDIFÍCIOS DIVERSOS			
Reparação e pintura armazem e estação Santa Cruz......	2:426$800	1:615$760	4:042$560
Dilermando Aguiar-Santiago			
MORADIA PESSOAL			
Reparação casa guarda-fios em Jaguarí	387$700	696$070	1:083$770
Reparação casa do M. Linha 13 em Santiago...........	927$700	1:302$560	2:230$260
Soma	1:315$400	1:998$630	3:314$030
EDIFÍCIOS DIVERSOS			
Construção alojamento pessoal em Santiago	679$700	973$020	1:652$720
Construção casas turma 45 de Jaguarí	415$400	850$010	1:265$410
Construção e reparação casas turma 55 de Jaguarí........	741$700	933$900	1:675$600

DISCRIMINAÇÃO	DESPESAS		
	Pessoal	Material	Total
Construção volante turma 57 de Jaguarí	964$600	680$090	1:644$690
Construção volante e reparação turma 58 Jaguarí......	615$700	754$030	1:369$730
Soma	3:417$100	4:191$050	7:608$150
Soma do trecho.........	4:732$500	6:189$680	10:922$180
Entroncamento-Santana			
MORADIA PESSOAL			
Instalação sanitária e pintura casa Chefe Depósito, Santana	1:064$900	1:690$660	2:755$560
EDIFÍCIOS DIVERSOS			
Reparação plataforma e estação Rosário	9:203$200	2:154$750	11:357$950
Reparação do armazém estação Rosário	929$500	940$620	1:870$120
Construção volante p. escola em Guará	385$600	946$940	1:332$540
Construção volante p. escola em Palomas	353$000	847$810	1:200$810
Reparação e instalação sanitária estação Santana........	1:058$600	819$670	1:878$270
Reparação depósito locomotivas de Santana	2:002$200	1:124$560	3:126$760
Reparação e construção volante turma 54 Santana...........	461$500	1:181$520	1:643$020
Reparação, construção e mudanças casas turma 56 Santana	3:396$500	1:747$000	5:143$500

DISCRIMINAÇÃO	DESPESAS		
	Pessoal	Material	Total
Reparação construção volantes casas turma 57 Santana.....	800$500	1:347$090	2:147$590
Reparação construção volantes casas turma 61 Santana.....	2:059$100	1:552$700	3:611$800
Soma	20:649$700	12:662$660	33:312$360
Soma do trecho.........	21:714$600	14:353$320	36:067$920
Santa Maria-Uruguaiana			
MORADIA PESSOAL			
Construção e instalação d'água casa recebedor lenha de Cacequí	2:027$000	2:144$190	4:171$190
Aumento casa sub-agente em Cacequí	914$600	933$290	1:847$890
Construção volante p. guarda-chaves de P. Novo..........	415$500	632$630	1:048$130
Reparação casa chefe depósito em Alegrete	1:036$100	114:230	1:150$330
Reparação casa m. linha em Pindaí-Mirim	753$300	541$090	1:294$390
Reparação casa chefe depósito em Uruguaiana	976$400	617$050	1:593$450
Soma	6:122$900	4:982$480	11:105$380
EDIFÍCIOS DIVERSOS			
Reparação casa ronda de Inspetor Goulart	1:029$300	781$250	1:810$550
Reparação estação de Boca do Monte	753$800	1:399$160	2:152$960
Reparação estação de Canabarro	164$700	1:837$530	2:002$230
Reparação estação de César Pina	729$400	599$610	1:329$010

DISCRIMINAÇÃO	DESPESAS		
	Pessoal	Material	Total
Reparação estação de Dilermando de Aguiar...........	549$100	517$370	1:066$470
Aumento plataforma estação de Cacequí	65$200	4:677$880	4:743$080
Instalação filtro, reparação e pintura estação de Cacequí..	5:034$000	5:447$470	10:481$470
Reparação depósito locomotivas de Cacequí	843$700	633$990	1:477$690
Reparação armazém mercadorias de Cacequí.............	1:932$100	190$720	2:122$820
Confecção tarimbas e reparação alojamento pessoal Tráfego Cacequí	1:389$400	1:806$830	3:196$230
Reparação estação de Entroncamento	1:667$400	1:629$200	3:296$600
Reparação estação de Tigre...	569$500	1:486$470	2:055$970
Reparação da estação e armazém de Passo Novo.........	852$800	963$560	1:816$360
Reparação da estação de Alegrete	1:770$000	36$100	1:806$100
Construção calçamento estação de Alegrete	23:438$600	1:482$480	24:921$080
Reparação alojamento pessoal Tração de Alegrete.........	889$200	1:173$980	2:063$180
Reparação da estação de Inhanduí	320$300	962$140	1:282$440
Reparação algibe, plataforma e armazém de Guassú-Boi....	539$900	614$500	1:154$400
Reparação da estação de Ibirocaí	673$600	1:054$250	1:727$850
Reparação e instalação sanitária de Uruguaiana	1:078$000	423$950	1:501$950
Reparação do armazém da estação de Uruguaiana........	1:994$500	3:628$540	5:623$040
Reparação da casa do Agente de Uruguaiana	969$500	582$480	1:551$980

Ponte Arroio Mancarrão - vão 60 m. - Km. 330,500 — Ramal Alegrete - Quaraí

DISCRIMINAÇÃO	DESPESAS		
	Pessoal	Material	Total
Reparação, instalação sanitária e pintura escr.º 8.ª Residência	2:887$400	3:295$370	6:182$770
Adaptação edifício p. oficinas 8.ª Residência	9:231$900	9:187$130	18:419$030
Reparação garage auto 8.ª Residência	685$500	634$210	1:319$710
Construção e reparação volante p. turma empedramento de Uruguaiana	59$400	1:281$560	1:340$960
Reparação poço e casas turma 43 de Uruguaiana...........	2:334$900	3:076$740	5:411$640
Reparação das casas turma 44 de Uruguaiana	2:443$500	4:852$700	7:296$200
Reparação das casas turma 45 de Uruguaiana	490$100	3:324$860	3:814$960
Reparação volante casas turma 56 de Uruguaiana..........	388$800	839$240	1:228$040
Reparação e pintura casas turma 60 de Uruguaiana.......	990$200	1:181$670	2:171$870
Reparação, pintura e construção volante turma 63 de Uruguaiana	659$500	583$180	1:242$680
Reparação, pintura e construção volante turma 75 de Uruguaiana	1:366$200	698$720	2:064$920
Soma	68:791$400	60:884$840	129:676$240
Soma do trecho.........	74:914$300	65:867$320	140:781$620
Alegrete-Quaraí			
EDIFÍCIOS DIVERSOS			
Reparação e pintura da estação de Vasco Alves.........	1:252$800	504$880	1:757$680

DISCRIMINAÇÃO	DESPESAS		
	Pessoal	Material	Total
Reparação da estação de Severino Ribeiro	300$800	1:086$800	1:387$600
Construção de poço	730$600	315$200	1:045$800
Soma do trecho.........	2:284$200	1:906$880	4:191$080
Cacequí-Rio Grande			
MORADIA PESSOAL			
Reparação e pintura casa g.-fios de São Gabriel.........	528$400	555$150	1:083$550
Construção e pintura casa telegrafista de S. Domingos...	646$200	1:083$410	1:729$610
Reparação e pintura casa ajud. Residente em Bagé..........	2:311$100	450$650	2:761$750
Reparação casa guarda-fios em Bagé	744$800	828$210	1:573$010
Reparação casa guarda-chaves em S. Antônio..............	882$200	1:856$500	2:738$700
Construção casa telegrafista J. Sartori	906$200	730$170	1:636$370
Construção casa guarda-chaves de Lageado	442$000	1:838$250	2:280$250
Construção casa visitador de Cerro Chato	1:894$200	4:285$170	6:179$370
Construção casa guarda-chaves de Cerro Chato.............	924$000	749$920	1:673$920
Reparação casa M. de Linha de Bazilio	547$300	896$670	1:443$970
Instalação sanitária, rep. e pint. casa chefe depósito de Ivo Ribeiro	1:841$700	1:743$150	3:584$850
Reparação e pintura casa maquinista Fontes em I. Ribeiro	394$200	775$870	1:170$070
Reparação casa do maquinista Martins em Ivo Ribeiro.....	200$000	863$820	1:063$820

DISCRIMINAÇÃO	DESPESAS		
	Pessoal	Material	Total
Construção casa guarda-fios de Ivo Ribeiro	274$800	1:334$450	1:609$250
Construção casa do telegrafista de Teodósio	847$700	1:250$160	2:097$860
Construção cozinha e reparação casa Chefe Depósito em Pelotas	1:140$100	1:347$670	2:487$770
Soma	14:524$900	20:589$220	35:114$120
EDIFÍCIOS DIVERSOS			
Reparação estação e plataforma de Bela União..........	765$000	565$090	1:330$090
Construção alojamento pessoal Tração em S. Gabriel.......	2:735$900	3:421$890	6:157$790
Reparação e pintura estação de Vacacaí	428$000	592$600	1:020$600
Reparação da estação de Suspiro	1:495$700	1:867$360	3:363$060
Reparação da estação Von Bock	1:158$600	666$720	1:825$320
Reparação e pintura da estação J. Cancio	1:556$100	1:677$770	3:233$870
Construção piso armazém e reparação estação de S. Sebastião	2:789$000	2:983$380	5:772$380
Reparação e pintura da parada Pons	854$800	717$890	1:572$690
Reparação da instalação sanitária e da estação de Bagé	4:645$500	1:629$900	6:275$400
Modificação e rep. casas V. F. praça Dr. Albano em Bagé	27:311$900	16:292$190	43:604$090
Aumento do depósito locomotivas de Bagé..............	27:047$400	36:458$900	63:506$300
Reparação e pintura armazém mercadorias em Bagé.......	1:713$600	805$940	2:519$540

DISCRIMINAÇÃO	DESPESAS		
	Pessoal	Material	Total
Reparação e pintura da estação de Pedras Altas............	2:438$200	1:232$840	3:671$040
Reparação da estação de Alegria	567$100	582$320	1:149$420
Reparação e pintura da estação de Herval..............	701$400	432$130	1:133$530
Construção armazém da estação de Herval..............	—	1:551$580	1:551$580
Reparação plataforma e armazém da estação de Bazilio...	2:297$500	2:344$600	4:642$100
Instalação sanitária, reparação e pintura de est. Ivo Ribeiro	1:929$400	743$920	2:673$320
Reparação escritório 6.ª Residência	1:807$500	1:566$580	3:374$080
Reparação do depósito de locomotivas de Ivo Ribeiro.....	1:348$600	2:797$800	4:146$400
Montagem oficinas 6.ª Residência	21:617$700	4:331$130	25:948$830
Reparação da estação de Passo das Pedras	418$000	966$070	1:384$070
Reparação da estação de Campo do Leão.................	688$500	817$800	1:506$300
Reparação instalação sanitária e pintura da estação de Pelotas	5:891$100	4:991$440	10:882$540
Reparação da estação de Pelotas Fluvial	1:215$800	294$030	1:509$830
Reparação do depósito de inflamáveis de Pelotas.......	450$000	551$040	1:001$040
Reparação do alojamento do pessoal da Tração de Pelotas	704$100	677$290	1:381$390
Reparação e pintura da estação de Quinta	1:204$400	521$510	1:725$910
Reparação e pintura da estação de Rio Grande.............	3:213$300	2:166$230	5:379$530
Reparação das oficinas da locomoção em Rio Grande....	40$100	1:021$800	1:061$900

DISCRIMINAÇÃO	DESPESAS		
	Pessoal	Material	Total
Reparação do armazém almoxarifado de Rio Grande.....	1:924$500	2:130$820	4:055$320
Reparação da plataforma e pintura da estação Marítima...	1:396$800	9:813$650	11:210$450
Calçamento da estação de Marítima	6:518$400	1:631$210	8:149$610
Construção volante e rep. casas turma pátio de Ivo Ribeiro	5:732$300	5:648$060	11:380$360
Construção volante turma Empedramento de Rio Grande..	209$000	1:270$040	1:479$040
Construção volante, casa troli e rep. casas turma volante n. 4	1:539$200	1:344$710	2:883$910
Construção volante turma volante n.° 9.................	348$000	1:053$760	1:401$760
Construção casas turma refeção de trilhos...............	1:575$000	2:091$750	3:666$750
Construção volantes turma 63 de São Gabriel.............	664$800	459$540	1:124$340
Reparação casas turma 80 de Rio Grande	1:220$300	1:343$790	2:564$090
Reparação casa do imèdiato da turma 81 de Rio Grande....	901$100	268$170	1:169$270
Reparação casa da turma 84 de Rio Grande	488$400	1:538$620	2:027$020
Reparação casa e construção volante da turma 85 de Rio Grande	180$000	1:126$030	1:306$030
Construção volante da turma 102 de Rio Grande..........	871$400	2:082$510	2:953$910
Soma	142:603$400	127:072$400	269:675$800
Soma do trecho.........	157:128$300	147:661$620	304:789$920

DISCRIMINAÇÃO	DESPESAS		
	Pessoal	Material	Total
São Sebastião-Dom Pedrito			
EDIFÍCIOS DIVERSOS			
Reparação casas da turma 2 de Dom Pedrito	546$400	816$380	1:362$780
Reparação volantes p. imediato da turma 4 de Dom Pedrito	312$200	869$890	1:182$090
Reparação casa ronda ponte Rocha	398$600	924$340	1:322$940
Soma do trecho.........	1:257$200	2:610$610	3:867$810
Bazilio-Jaguarão			
EDIFÍCIOS DIVERSOS			
Reparação e pintura da estação Carvalho de Freitas........	584$400	847$000	1:431$400
Reparação da estação de Airosa Galvão	1:974$000	150$410	2:124$410
Reparação e pintura da estação de Herculano de Freitas	293$900	763$310	1:057$210
Reparação e construção volante da turma 6 de Bazilio....	741$800	1:556$300	2:298$100
Soma do trecho.........	3:594$100	3:317$020	6:911$120
Cruz Alta-Giruá			
MORADIA PESSOAL			
Instalação d'água e sanitária da casa do guarda-fios de S. Ângelo	539$300	590$610	1:129$910

DISCRIMINAÇÃO	DESPESAS		
	Pessoal	Material	Total
EDIFÍCIOS DIVERSOS			
Reparação e pintura da estação Alto da União...........	390$900	644$840	1:035$740
Reparação da parada do Klm. 35 de S. Ângelo............	615$800	1:232$180	1:847$980
Construção do armazém da parada Maquinista Scalabrini.	3:377$900	2:210$120	5:588$020
Reparação da estação e armazém de Santo Ângelo......	4:986$000	3:673$710	8:659$710
Reparação casas da turma 63 de Santo Ângelo............	3:184$300	3:244$650	6:428$950
Soma	12:554$900	11:005$500	23:560$400
Soma do trecho.........	13:094$200	11:596$110	24:690$310
Santa Maria-Marcelino Ramos			
MORADIA PESSOAL			
Construção casa telegrafista de Pedreira	1:215$500	1:478$060	2:693$560
Instalação sanitária e rep. casa chefe depósito em Cruz Alta	1:007$000	877$020	1:884$020
Reparação casa do Ajudante do Chefe do Depósito em C. Alta	434$000	593$870	1:027$870
Reparação casa caldereiro depósito em Cruz Alta.........	867$400	693$550	1:560$950
Reparação casa do visitador de Cruz Alta	489$100	879$210	1:368$310
Reparação casa Eng.° Residente em Cruz Alta............	1:612$000	457$820	2:069$820
Reparação casa reparador bombas em Cruz Alta..........	812$900	753$480	1:566$380
Reparação casa armazenista em Cruz Alta..............	690$800	699$650	1:390$450
Construção casa guarda-chaves parada Eng.° Álvaro Pereira	938$700	2:306$310	3:245$010

DISCRIMINAÇÃO	DESPESAS		
	Pessoal	Material	Total
Construção casa guarda-chaves de Pinheiro Marcado........	964$700	2:342$110	3:307$110
Construção e reparação casa M. Linha de Carasinho........	496$100	1:779$850	2:275$950
Reparação casa do Chefe Depósito em Passo Fundo........	808$300	591$480	1:399$780
Reparação casa do Agente em Passo Fundo	655$500	464$880	1:120$380
Reparação e pintura casa M. Linha em Passo Fundo....	1:019$800	1:128$060	2:147$860
Construção casa guarda-chaves desvio Arroio Miranda......	960$300	1:921$650	2:881$950
Construção e instalação d'água casa g.-chaves de Coxilha..	879$300	472$510	1:351$810
Construção casa do M. Linha em Boa Vista do Erechim..	2:491$900	5:308$200	7:800$100
Reparação casa guarda-chaves de Marcelino Ramos........	1:011$100	1:352$450	2:363$550
Soma	17:354$400	24:100$460	41:454$860
EDIFÍCIOS DIVERSOS			
Reparação plataforma e estação de S. João.............	1:669$900	2:047$860	3:717$760
Reparação da estação e armazém de Tupaceretan........	737$700	1:347$940	2:085$640
Reparação e pintura da parada de Ivaí	875$900	884$920	1:760$820
Reparação da estação de Espinilho	1:028$900	944$330	1:973$230
Reparação plat., inst. sanitária e pintura da est. de C. Alta	6:028$400	7:470$460	13:498$860
Reparação piso oficinas 9.ª Residência	34$000	3:920$230	3:954$230
Reparação e construção armazém da estação de Cruz Alta	124$100	1:241$410	1:365$510

Ponte Arroio Garupá - vão 180 (4 x 45) m. — Km. 304,000 — Ramal Alegrete - Quaraí

DISCRIMINAÇÃO	DESPESAS		
	Pessoal	Material	Total
Reparação do alojamento do pessoal do Tráfego e Tração de Cruz Alta................	535$800	475$680	1:011$480
Reparação da estação de Porongos	1:279$000	1:793$320	3:072$320
Reparação plataforma da estação de Santa Bárbara......	4:648$700	7:518$230	12:166$930
Construção armazém mercadorias de Santa Bárbara......	3:686$400	11:754$750	15:441$150
Reparação parada de N. Pereira	384$200	650$940	1:035$140
Reparação plataforma e pintura da estação de P. Marcado	915$600	1:472$380	2:387$980
Reparação e pintura da estação de São Bento..............	1:454$300	686$950	2:141$250
Reparação e pintura da estação de São Miguel.............	705$800	533$890	1:239$690
Construção, reparação e pintura da estação de P. Fundo..	7:760$800	4:585$770	12:346$570
Reparação do depósito de locomotivas de Passo Fundo....	4:285$100	4:178$090	8:463$190
Construção do escritório Insp. Tráfego em Passo Fundo...	1:543$300	662$490	2:205$790
Construção e pintura armazém da estação Eng.° L. Englert	1:062$900	406$380	1:469$280
Construção forro armazém da estação de B. V. do Erechim	326$400	740$340	1:066$740
Reparação da estação de Baliza	1:028$600	951$090	1:979$690
Reparação casas da turma pátio de Marcelino Ramos.....	267$400	845$000	1:112$400
Reparação casas da turma 49 de Marcelino Ramos........	3:350$200	3:736$880	7:087$090
Reparação casas da turma 50 de Marcelino Ramos........	434$400	587$420	1:021$820
Reparação casas da turma 53 de Marcelino Ramos........	2:561$100	5:142$510	7:703$610

DISCRIMINAÇÃO	DESPESAS		
	Pessoal	Material	Total
Reparação casas da turma 59 de Marcelino Ramos........	1:675$300	565$190	2:240$490
Reparação casas da turma 71 de Marcelino Ramos........	242$800	1:795$850	2:038$650
Reparação e construção casas da turma 72 de M. Ramos..	2:786$200	2:794$600	5:580$800
Reparação e construção casas da turma 73 de M. Ramos..	2:675$600	3:319$150	5:994$750
Reparação e construção casas da turma 76 de M. Ramos..	2:402$700	1:963$310	4:366$010
Reparação e construção casas da turma 77 de M. Ramos..	955$600	887$070	1:842$670
Reparação e reconstrução da turma 91(casas)de M. Ramos	3:282$900	4:234$340	7:517$240
Soma	60:750$000	80:138$780	140:888$780
Soma do trecho.........	78:104$400	104:239$240	182:343$640

RESUMO

DISCRIMINAÇÃO	DESPESAS		
	Pessoal	Material	Total
Ramal R. dos Sinos-Canela	8:722$900	11:468$530	20:191$430
Ramal Montenegro-Caxias..	9:385$000	20:506$600	29:891$600
Ramal Carlos Barbosa-Alfredo Chaves	3:697$300	4:696$220	8:393$520
Linha Pôrto Alegre - Santa Maria	99:549$400	189:159$950	288:709$350
Vila Belga-Santa Maria....	14:487$200	6:263$870	29:751$070
Ramal Couto-Santa Cruz...	2:426$800	1:615$760	4:042$560
Ramal Dilerm.do de Aguiar-Santiago	4:732$500	6:189$680	10:922$180
Ramal Entroncamento-Santana	21:714$600	14:353$320	36:067$920
Linha S. Maria-Uruguaiana	74:914$300	65:867$320	140:781$620
Ramal Alegrete-Quaraí.....	2:284$200	1:906$880	4:191$080
Linha Cacequí-Rio Grande.	157:128$300	147:661$620	304:789$920
Ramal São Sebastião-Dom Pedrito	1:257$200	2:610$610	3:867$810
Ramal Bazilio-Jaguarão.....	3:594$100	3:317$020	6:911$120
Ramal Cruz Alta-Giruá....	13:094$200	11:596$110	24:690$310
Linha Santa Maria-Marcelino Ramos	78:104$400	104:239$240	182:343$640
Soma total...........	495:092$400	591:452$730	1.086:545$130

Reparações gerais, ampliações de rêdes e modificações procedidas nas instalações hidráulicas durante o exercício de 1937

DESIGNAÇÃO	Pessoal	Material	Total
Depósito da Insp. Hidráulica			
Materiais reparados e depositados em Santa Maria........	8:020$400	6:534$270	14:554$670
Linha de Rio dos Sinos-Canela			
Reparação caldeira instalação em Sapiranga	1:204$400	2:724$480	3:928$880
Ramal de Montenegro-Caxias			
Reparação instalação hidráulica de Maratá............	852$200	928$030	1:780$230
Ramal de Bento Gonçalves			
Reparação motor elétrico da instalação em Garibaldi.....	481$900	669$590	1:151$490
Linha de Santa Maria-Pôrto Alegre			
Reparação hidrantes de Santa Maria	1:528$700	428$240	1:956$940
Montagem caixa d'água oficinas Klm. 3................	4:112$500	5:595$380	9:707$880
Construção bomba tipo "Farroupilha" Klm. 3...........	1:054$700	557$840	1:612$540
Reparação caldeira instalação de O. Lima	813$900	277$800	1:091$700
Reparação da instalação hidráulica de Restinga Seca..	361$300	924$610	1:285$910
Reparação caldeira instalação de Jacuí	2:183$900	727$570	2:911$470

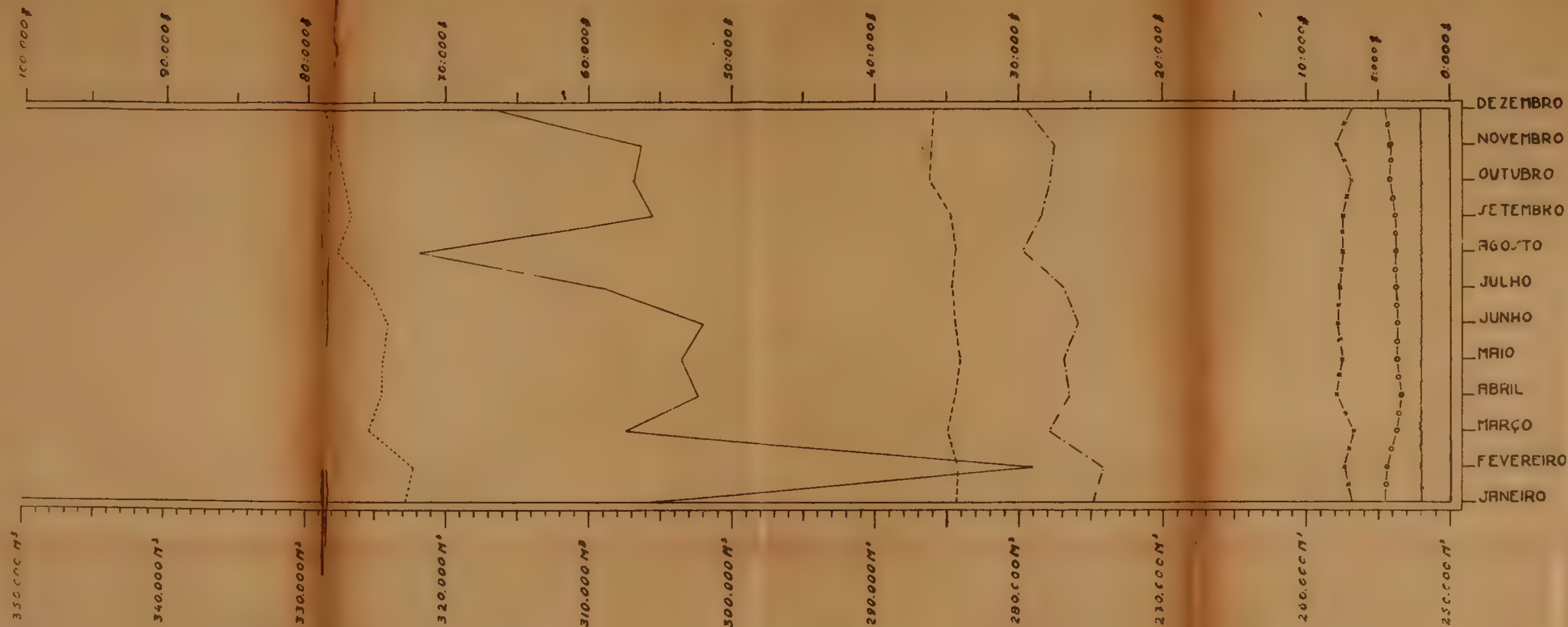
DESIGNAÇÃO	Pessoal	Material	Total
Reparação instalação hidráulica de Jacuí	719$400	2:448$650	3:168$050
Reparação bomba da instalação de Jacuí................	2:375$000	1:190$920	3:565$920
Reparação bomba da instalação de Couto...............	2:771$300	1:250$530	4:021$830
Reparação e pintura caixa d'água de Couto...............	1:588$300	597$690	2:185$990
Reparação caldeira instalação de Santo Amaro............	2:812$200	2:379$880	5:192$080
Pintura caixa d'água de Barreto	1:158$300	675$920	1:834$220
Soma	21:479$500	17:055$030	38:534$530
Linha de Dilermando de Aguiar-Santiago			
Montagem caixa d'água de Santiago	200$000	814$690	1:014$690
Linha de Santa Maria-Uruguaiana			
Reparação caixa d'água de Cacequí	1:341$400	384$050	1:725$450
Montagem caixa d'água de Uruguaiana	3:034$300	12:243$360	15:277$660
Soma	4:375$700	12:627$410	17:003$110
Ramal de Jaguarão			
Montagem motor instalação de Jaguarão	1:005$100	922$780	1:927$880
Linha de Cacequí-Rio Grande			
Montagem bomba instalação de São Sebastião	2:149$000	1:137$990	3:286$990
Construção repressa para instalação de São Sebastião....	464$500	826$700	1:291$200

DESIGNAÇÃO	Pessoal	Material	Total
Reparação e pintura caixa d'água de Bagé..............	1:008$100	840$980	1:849$080
Reparação bomba da instalação de Bagé	1:660$600	1:195$260	2:855$860
Montagem caixa d'água de A. Duprat	2:036$600	4:191$590	6:228$190
Montagem bomba instalação de A. Duprat	1:098$400	3:497$380	4:595$780
Construção barragem instalação de Capão do Leão......	1:771$900	1:479$080	3:250$980
Reparação e pintura hidrantes de Pelotas	1:523$300	1:964$060	3:487$360
Modificação motor explosão de Pelotas	2:584$200	1:247$380	3:831$580
Reparação e substituïção instalação hidráulica de Junção	1:613$000	4:062$860	5:675$860
Construção poço para instalação de Junção..............	18:425$300	18:472$640	36:897$940
Soma	34:334$900	38:915$920	73:250$820
Linha de Santa Maria-Marcelino Ramos			
Reparação filtros hidráulicos Klm. 2 + 700	1:454$500	1:966$610	3:421$110
Reparação motor instalação Klm. 2 + 700	1:696$400	589$800	2:286$200
Reparação instalação hidráulica de Marcelino Ramos.....	884$700	358$200	1:242$900
Modificação recalque instalação de Marcelino Ramos....	692$300	6:130$980	6:823$280
Pintura caixa d'água Klm. 322	571$100	767$120	1:338$220
Soma	5:299$000	9:812$710	15:111$710
Ramal Giruá			
Reparação pulsometro instalação de Giruá...............	861$800	860$510	1:722$310

Água fornecida aos trens em 1937

MESES	Volume d'água m³	DESPESAS EFETUADAS COM						Custo do m³ de água bombada
		Material	Energia elétrica	[illegible] municipal	Arrendamentos	Pessoal	Total	
Janeiro	305 623	24 985$000	6 877$000	4 541$000	2 075$000	34 366$000	72 844$000	0$238
Fevereiro	279 152	24 246$000	7 353$000	4 493$000	2 075$000	34 259$000	72 426$000	0$259
Março	307 442	27 967$000	6 774$000	3 766$000	2 075$000	34 911$000	75 493$000	0$245
Abril	302 325	26 559$000	7 969$000	3 493$000	2 075$000	34 439$000	74 565$000	0$246
Maio	303 563	26 925$000	7 637$000	3 766$000	2 075$000	34 119$000	74.422$000	0$245
Junho	302 019	25 988$000	7 837$000	3 768$000	2 075$000	34 445$000	74 113$000	0$245
Julho	308 899	26 875$000	7 792$000	3 897$000	2 075$000	34 618$000	75 257$000	0$243
Agôsto	321 865	29 732$000	7 520$000	3 889$000	2 075$000	34 394$000	77 610$000	0$241
Setembro	305 516	28 490$000	7.542$000	3 852$000	2 075$000	34 767$000	76·726$000	0$251
Outubro	306.830	27 829$000	6 860$000	4 207$000	2 075$000	36 247$000	77 218$000	0$251
Novembro	306 347	27 584$000	7 920$000	4 117$000	2 075$000	36 079$000	77 775$000	0$253
Dezembro	316 372	29 473$000	6 816$000	3 670$000	2 075$000	[illegible] 921$000	78 955$000	0$249
Total em 1937	3 665 953	326 683$000	[illegible] 797$000	48 459$000	24 900$000	418 565$000	907 404$000	0$247
Total em 1936	3 190 111	281 355$000	76 620$000	47 052$000	24 900$000	379:150$000	809 077$000	0$254
Diferenças	+ 475 842	+ 45 328$000	+ 12.177$000	+ 1 407$000	—	+ 39 415$000	+ 98 327$000	— 0$007

495 a 498

V.F. G.S.
4ª DIVISÃO
ORGANISADO PELA SECÇÃO TECNICA
CHEFE DA SECÇÃO
VISTO
CHEFE DA LINHA
FORNECIMENTO D'AGUA AOS TRENS EM 1937
VOLUME TOTAL DE AGUA FORNECIDA 3.665.953 M³
100.000$
90.000$
80.000$
70.000$
60.000$
50.000$
40.000$
30.000$
20.000$
10.000$
5.000$
0.000$
DEZEMBRO
NOVEMBRO
OUTUBRO
SETEMBRO
AGOSTO
JULHO
JUNHO
MAIO
ABRIL
MARÇO
FEVEREIRO
JANEIRO
350.000 M³
340.000 M³
330.000 M³
320.000 M³
310.000 M³
300.000 M³
290.000 M³
280.000 M³
270.000 M³
260.000 M³
250.000 M³
AGUA FORNECIDA
DESPESAS
MATERIAL 326:683$000
ENERGIA ELETRICA 88:797$000
HIDRAULICA MUNICIPAL 48:459$000
ARRENDAMENTOS 24:900$000
PESSOAL 418:565$000
TOTAL 907:404$000

IFERENÇAS

	MATERIAL		TOTAL	
	Para mais	Para menos	Para mais	Para menos
Jane	—	205:355$500	—	327:541$800
Feve	—	294:009$500	—	358:435$000
Març	—	169:847$300	—	288:584$100
Abri	—	194:200$700	—	266:434$800
Maio	—	193:866$200	—	287:564$800
Junh	—	213:484$100	—	271:719$600
Julh	—	215:312$500	—	287:497$900
Agôs	—	233:251$400	—	256:212$300
Sete	—	123:899$950	—	146:930$650
Outu	—	154:611$000	—	199:296$300
Nov	—	192:810$800	—	205:381$800
Deze	—	91:915$100	—	62:695$700
	—	2.282:564$050	—	2.958:294$750

Quadro demonstrativo das despesas realizadas em 1937, com os diversos serviços abaixo discriminados, com o respectivo custo médio anual

CONTAS		Pessoal	Material	Total	Unidade	Quantidade	Custo médio anual por unidade
N.º	DESIGNAÇÃO						
3	Polícia e guarda da linha	831:169$300	13:634$900	844:804$200	Klm.	3.091.306,00	0$273
4a	Nivelamento	1:134:100$800	—	1.134:100$800	Ml.	1.201.856,00	0$943
4a	Desgolpeamento	1.466:198$500	—	1.466:198$500	Golpe	361.959	4$050
4a	Repregação	615:725$700	—	615:725$700	Ml.	916.530,00	0$671
4a	Capinas e roçadas.....	827:499$000	—	827:499$000	M²	47.332.481,00	0$017
4b	Acidentes	21:482$900	31$600	21:514$500	N.º	515	41$775
4d	Substituição de trilhos	48:857$500	960$000	49:817$500	Ml.	63.756,33	0$781
5	Substituição de dormentes	358:513$100	1.762:567$000	2.121:080$100	Peça	239.325	8$862
7	Lastros	228:451$600	4:229$600	232:681$200	M.	91.078,00	2$554
9	Reparação de cercas...	254:582$700	79:317$400	333:900$100	M.	2.392.165,00	0$139
	Totais............	5.786:581$100	1.860:740$500	7.647:321$600	—	—	—

esmo ano e com a realizada no exercício de 1936

	DIFERENÇAS			
	Entre a despesa orçada e realizada em 1937		Entre a despesa realizada em 1936 e 1937	
6	Para mais	Para menos	Para mais em 1937	Para menos em 1937
0	43:383$000	—	286:470$800	—
0	—	14:027$000	27:748$300	—
0	—	399:195$800	—	30:309$900
0	174:591$300	—	933:231$550	—
0	8:514$500	—	6:920$600	—
0	—	108:829$400	1:451$200	—
0	8:857$500	—	14:803$300	—
0	—	1.438:090$500	—	166:532$000
0	—	10:040$000	—	75:646$100
0	—	59:318$800	66:134$000	—
0	—	321:107$850	224:103$250	—
0	—	136:099$900	6:845$350	—
0	13:668$700	—	9:283$200	—
0	—	295:247$400	—	85:827$700
0	—	141:724$500	88:048$100	—
0	—	153:992$900	306:559$490	—
0	—	113:807$300	—	40:333$210
0	—	80:126$300	106:943$600	—
0	64:297$400	—	—	38:296$100
0	313:312$400	3.271:607$650	2.078:542$740	436:945$010

3.271:607$650
313:312$400

2.958:295$250

9

Produção e despesa com os artefatos de cimento, durante o ano de 1937

DESIGNAÇÃO	Totais em 1937	Total no ano anterior	DIFERENÇAS	
			Para mais	Para menos
Tubos para dreno de 15 cm.	40	33	7	—
Tubos para dreno de 20 cm.	169	147	22	—
Tubos para dreno de 30 cm.	302	705	—	403
Tubos para dreno de 45 cm.	26	7	19	—
Tubos para dreno de 60 cm.	166	23	143	—
Tubos para dreno de 80 cm.	138	1	137	—
Tubos para dreno de 100 cm.	175	133	42	—
Tubos para dreno de 140 cm.	101	43	58	—
Tubos de redução de 80 × 50 cm.	—	14	—	14
Jogos alas dreno 30 cm.	2	—	2	—
Marcos quilômetros	—	3	—	3
Tanque cimento	—	2	—	2
Tubos fechados U extremo	—	1	—	1
Caixa de gordura	—	20	—	20
Tubos de 1,40 × 0,50 m.	2	—	2	—
Tubos de 1,00 × 0,50 m.	2	—	2	—
Calha de 0,20 × 1,00 m.	100	—	100	—
Soma	1.223	1.132	534	443
Materiais .. Cimento sacos	1.862	1.335	527	—
Materiais .. Areia m³	296,250	166,230	130,020	—
Materiais .. Ferro 6 m/m kg.	9.878	4.387	5.491	—
Materiais .. Ferro 1 m/m kg.	47	47,416	—	0,416
Despesas ... Despesas com materiais	27:624$200	12:944$800	14:679$400	—
Despesas ... Despesas com pessoal	25:615$000	23:669$200	1:945$800	—
Total geral	53:239$200	36:614$000	16:625$200	0,416

)37

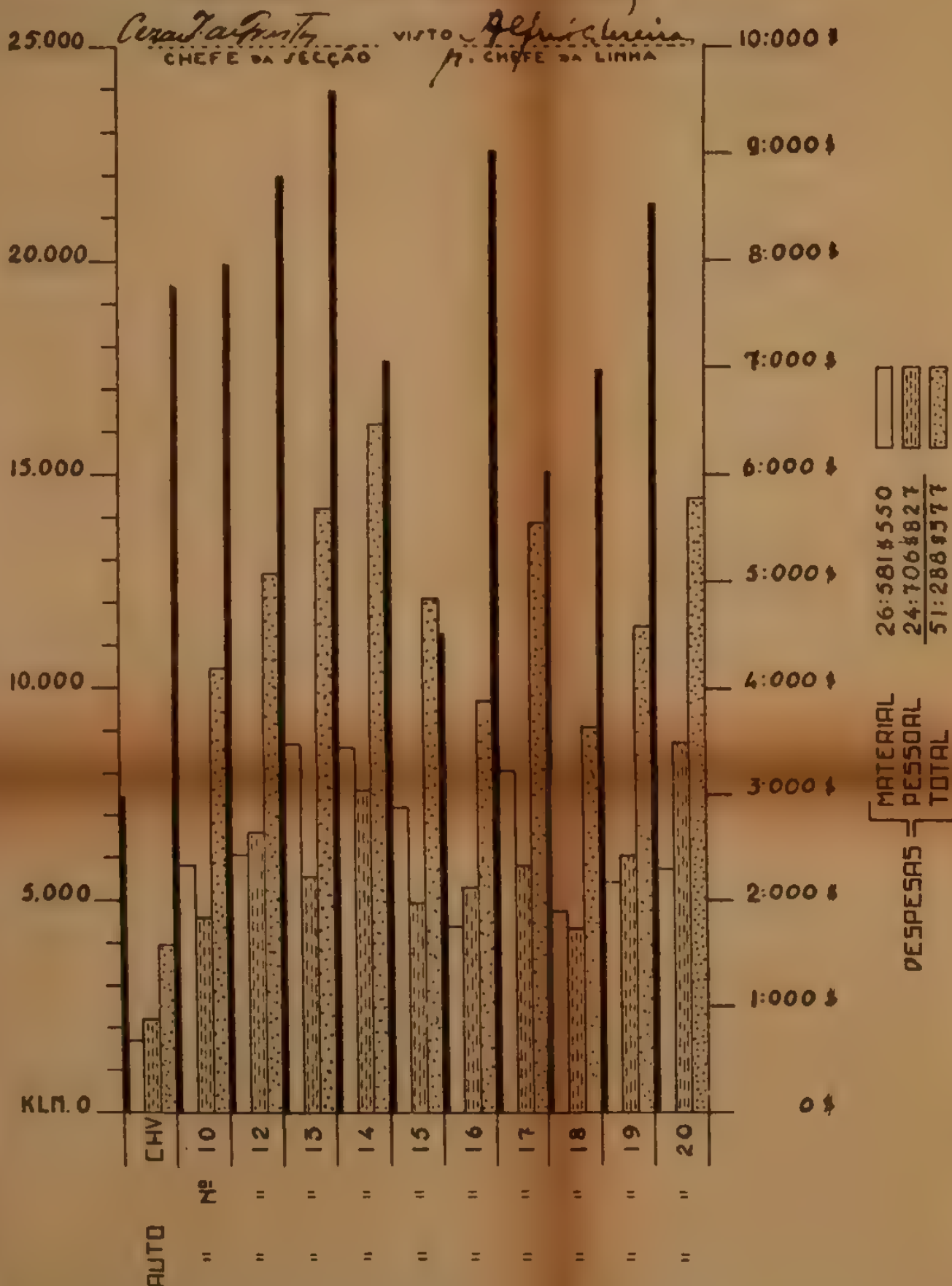
...usto ...N ...métrico ...a ...om ...eriais	Custo quilométrico total	Mêses de funcionamento	OBSERVAÇÕES
Chv. .)$092	0$210	12	
12 ...)$122	0$254	11	Não viajou em outubro.
13 ...)$158	0$259	12	
14 ...)$723	0$260	12	
15 ...)$162	0$274	12	
16 ...)$155	0$343	9	Julho, outubro e novembro, não viajou, recolhido para reparos em Santa Maria.
17 ...)$136	0$236	12	
18 ...)$125	0$241	11	Agôsto não trafegou, por ter quebrado o eixo.
19 ... 0$135	0$258	12	
20 ...)$107	0$271	12	
10 ...)$120	0$215	11	Não viajou em fevereiro.
)$124	0$258	—	
)$141	0$256	—	
)$017	+ 0$002	—	

17 a 5

Quadro das despesas e quilometragem dos autos de linha em 1937

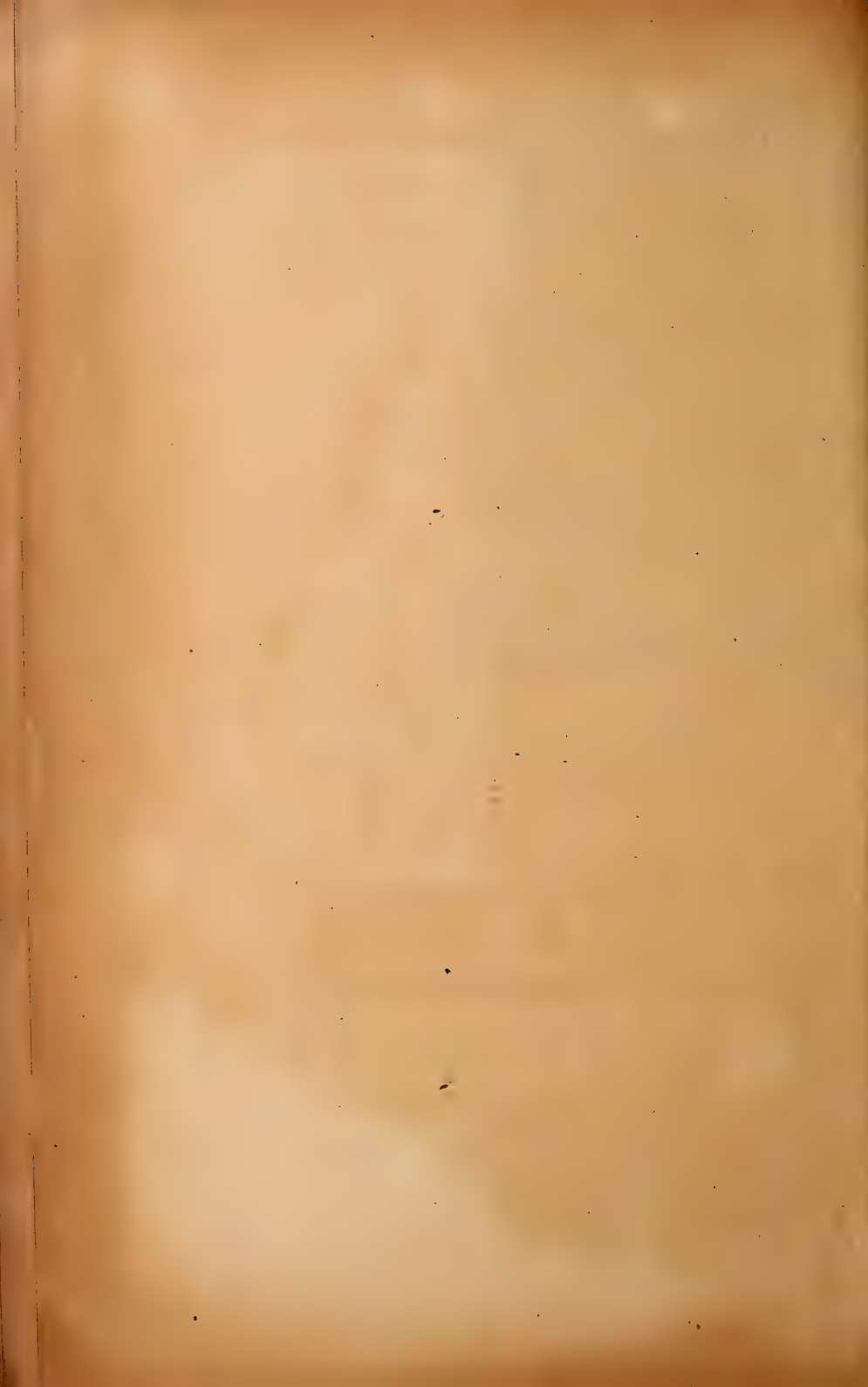
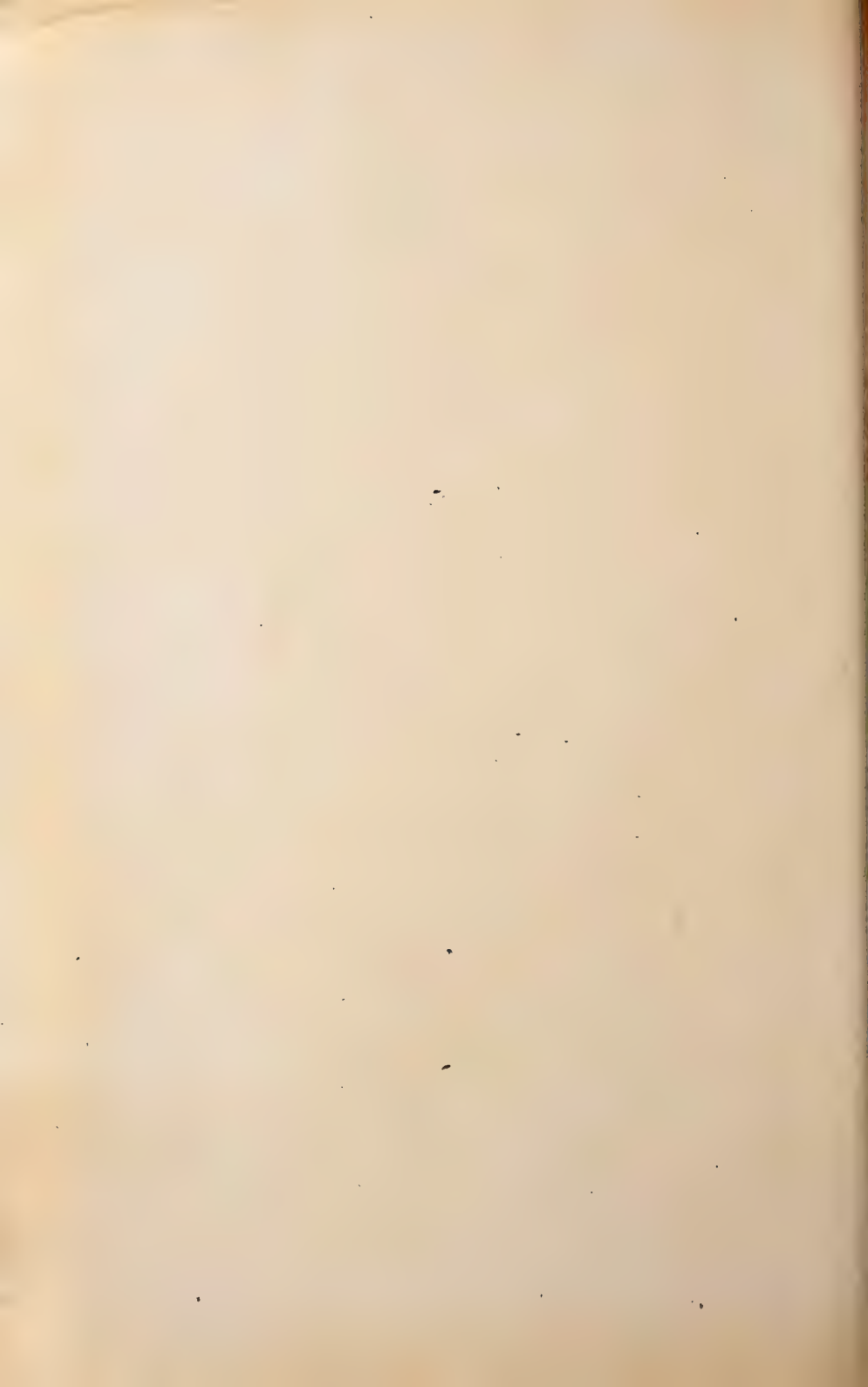
N.º dos autos	RESIDENCIAS	Quilometragem feita	Gasolina gasta em litros	Despesas com materiais	Despesas com pessoal	Despesas totais	Klm por litro de gasolina	Custo quilométrico com materiais	Custo quilométrico total	Mêses de funcionamento	OBSERVAÇÕES
[illegible]	1.º Residência	7 394,500	662,500	687$349	887$452	1 574$801	11,169	0$092	0$210	12	
12	2.º Residência	19 932,000	2 281,582	2 445$920	2 636$884	5 072$804	8,736	0$122	0$254	11	Não viajou em outubro
13	3.º Residência	21 980,400	3 453,400	3.472$730	2 214$985	5 687$715	6,365	0$158	0$259	12	
14	4.º Residência	23 978,600	3 313,000	3 449$381	3:027$133	6 476$514	7,237	0$723	0$260	12	
15	5.º Residência	17 655,000	2 520,287	2 873$646	1 968$988	4 842$634	7,005	0$162	0$274	12	
16	6.º Residência	11 270,000	1 495,057	1 749$600	2 121$718	3 871$318	7,538	0$155	0$343	9	Julho, outubro e novembro não viajou, recolhido para reparos em Santa Maria
17	7.º Residência	23 548,000	2 881,000	3 222$192	2 335$162	5 557$354	8,173	0$136	0$246	12	
18	8.º Residência	15 107,000	1 804,800	1 898$331	1.743$574	3 641$905	8,369	0$125	0$241	11	Agôsto não trafegou por ter quebrado o eixo
19	9.º Residência	17 435,600	2 088,250	2 168$340	2 427$587	4 595$927	8,348	0$135	0$258	12	
20	10.º Residência	21 316,000	2 435,200	2 292$128	3 502$282	5 794$410	8,749	0$107	0$271	12	
40	Inspetoria Hidraulica	19 386,000	2 356,000	2 331$933	1 841$062	4 172$995	8,228	0$120	0$215	11	Não viajou em fevereiro
	Totais em 1937	199 003,100	25 291,076	26 581$550	24 706$827	51 288$377	7,869	0$124	0$258	—	
	Totais em 1936	156 020,200	19 451,906	22 101$326	18.162$093	40 263$419	8,020	0$141	0$256	—	
	Diferença em 1937	+ 42.982,900	+ 5 839,170	+ 4 480$224	+ 6·544$734	+ 11 024$958	— 0,151	— 0$017	+ 0$002	—	

V.F.R.G.S. 4ª DIVISÃO

KILOMETRAGEM E DESPESAS DOS AUTOS DE LINHA EM 1937

...tos	Total geral	Autorizado ou orçado	OBSERVAÇÕES
	323:512$550	—	
	15:342$800	130:392$235	Decreto 23.470, de 17-11-933
	19:194$410	—	
3$100	567:899$330	953:817$620	Decreto 138, de 9-11-934
	9:269$250	13:187$057	Decreto 1.495, de 12- 3-937
	12:849$100	25:976$902	Decreto 1.250, de 11-12-936
	15:407$680	21:312$025	Decreto 23.907, de 23- 2-934
	5:100$200	14:514$379	Decreto 647, de 14- 2-936
	24$500	120:895$866	Decreto 1.545, de 2- 4-937
	29:288$400	32:569$814	Decreto 23.208, de 13-10-933
	922$000	—	
5$800	30.604:697$320	27.302:440$000	Decreto 118, de 26-10-934
	196:037$500	—	
	1.842:417$520	5.122:299$946	Decreto 3, de 4- 1-935
	922:664$000	3.031:961$921	Decreto 24.402, de 15- 6-934
	79:215$700	—	Decreto 1.332, de 30-12-936
	9:256$000	—	
	191:740$900	—	Decreto 134, de 26- 4-935
	1.495:085$080	—	Decreto 134, de 26- 4-935
	21:902$800	—	Decreto 134, de 26- 4-935
	54:445$000	—	Decreto 134, de 26- 4-935
	89:334$600	—	Decreto 134, de 26- 4-935
	33:172$100	—	Decreto 134, de 26- 4-935
	95:679$500	—	Decreto 134, de 26- 4-935
	70:692$900	—	Decreto 134, de 26- 4-935
	6:712$900	—	Decreto 134, de 26- 4-935
	1:382$200	—	Decreto 134, de 26- 4-935
	54:677$300	10:647$314	Decretos diversas
4$600	47.200:551$450	—	

VI PARTE

5.ª DIVISÃO

ESTUDOS E CONSTRUCÇÃO

Instalação hidraulica – Reservatorio de 106m^3 Porto Batista — Variante Barreto - Gravataí

5.ª DIVISÃO

ESTUDOS E CONSTRUÇÃO

RAMAL DE QUARAÍ

Em 1937, os trabalhos de construção do ramal de Quaraí tiveram maior desenvolvimento, observando-se uma produção no movimento de terras muito superior à verificada no ano de 1936.

No início do ano relatado, foi entregue ao tráfego provisório de trens de passageiros e de cargas, o trecho compreendido entre a parada Quaraí-Mirim, junto ao arroio do mesmo nome e a estação "João Marcelino", numa extensão de 7,280 quilômetros.

O assentamento da linha avançou além dessa última estação em 6,822 quilômetros.

O volume total excavado em 1937, atingiu a:

53.392,419 metros cubicos

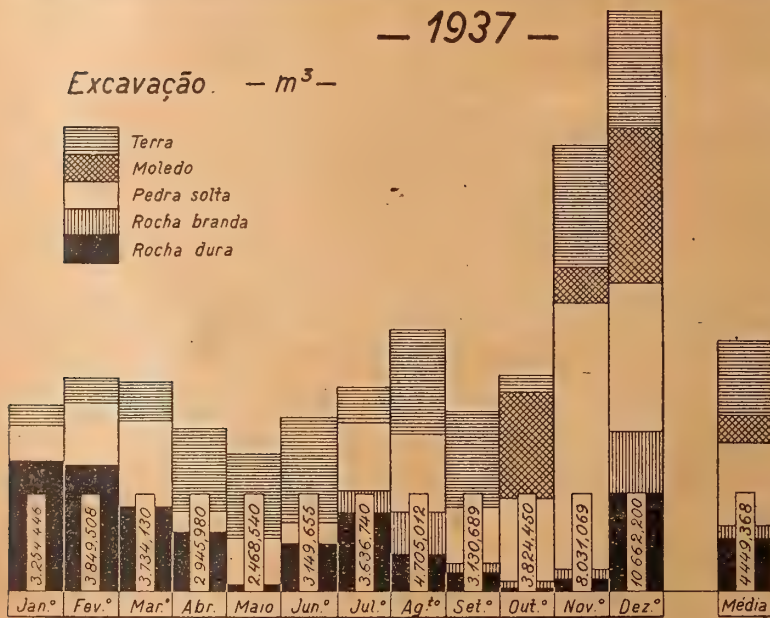
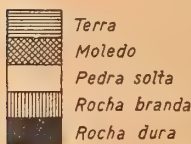
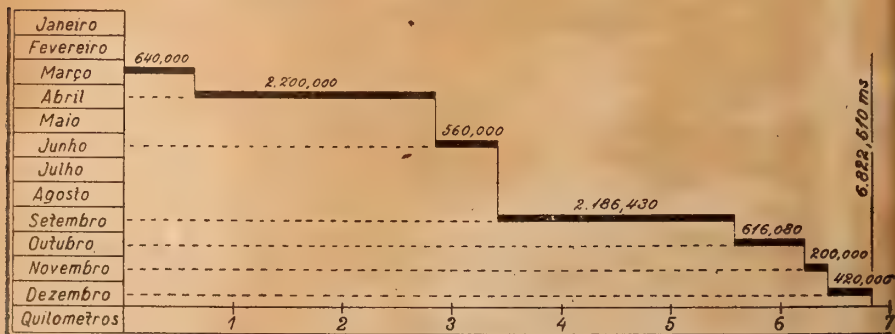
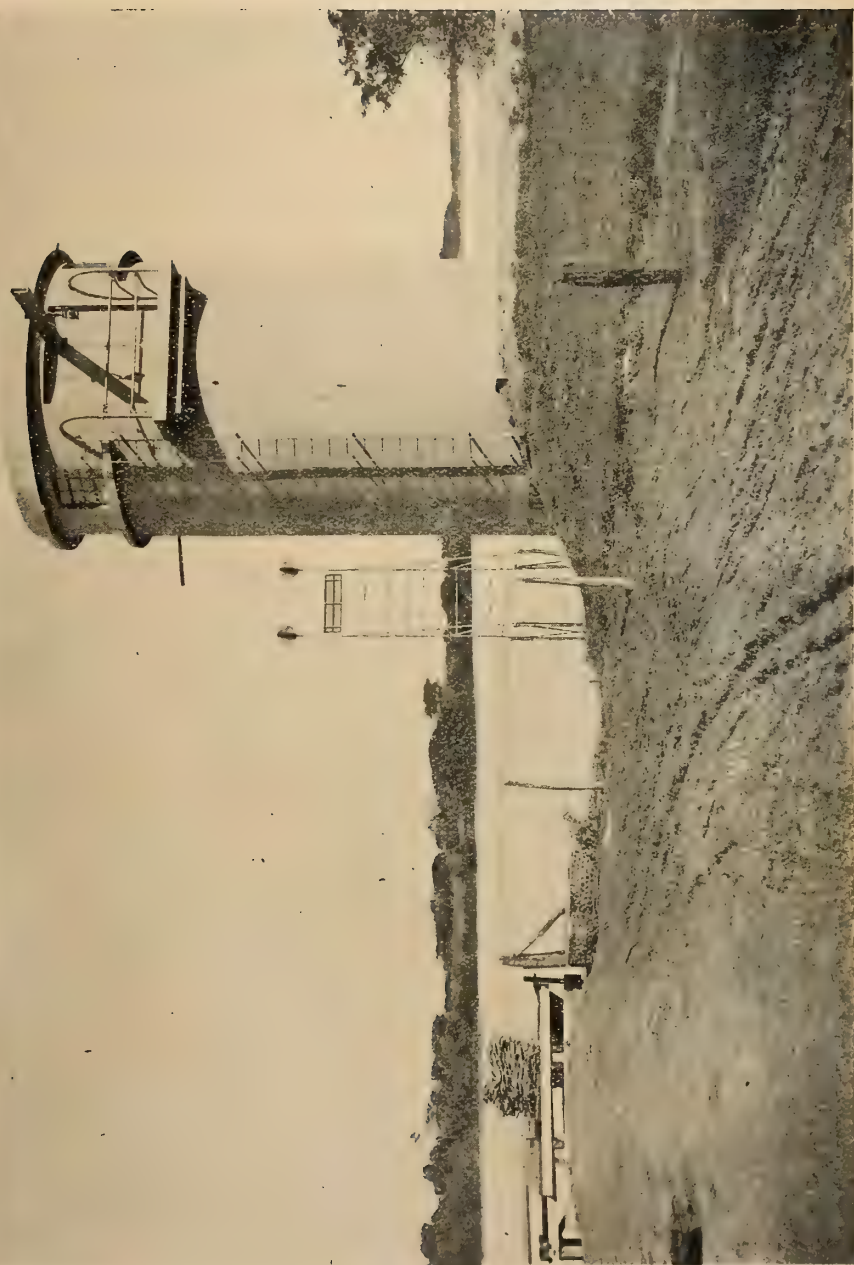
com a classificação seguinte:

Terra	14.433^{m3},781	27,03 %
Moledo	5.617^{m3},011	10,52 %
Pedra sôlta	18.041^{m3},401	33,79 %
Rocha branda	2.503^{m3},507	4,69 %
Rocha dura	12.796^{m3},719	23,97 %.

Essas quantidades calculadas pelos preços unitários da tabela da Viação Férrea, correspondem a uma produção de

423:730$639.

O gráfico anexo permite fazer-se uma idéia da produção mensal.

RAMAL ALEGRETE - QUARAHY.

Assentamento da linha. — m. l. —

OBSERVAÇÃO : O tipo dos trilhos empregados é de 20 kgs por metro, usados e retirados de outras linhas.

Instalação hídraulica Pôrto Batista — Torre de tomada dágua — Variante Barreto-Gravataí

Os serviços de movimento de terras foram executados por uma turma autônoma de 400 homens, dirétamente subordinada ao Govêrno do Estado mas com a assistência técnica dos engenheiros da Viação Férrea. Êsse regime esteve em vigôr até o mês de outubro.

A partir de novembro, com autorização do Govêrno do Estado, esta Diretoria determinou à 5.ª Divisão que assumisse a direção da referida turma, distribuindo o seu pessoal de acôrdo com as exigências e as nórmas técnicas, que regem os serviços da natureza do que vinha ela executando.

Providenciada imediatamente a nova organização, constituiram-se 18 turmas de 20 a 30 homens cada uma, aproveitando-se todo o pessoal, que integrava a turma autônoma, com exceção apenas do seu chefe.

Essa nova distribuição racional de pessoal, permitiu-nos atacar todo o trecho ainda virgem, desde a Serrinha, nas imediações da fazenda da Coruja, até a Sanga da Divisa ou da Areia, numa extensão de 9,920 quilômetros, sem aumento de um único trabalhador.

Os resultados dessas providências não se fizeram esperar. Já em novembro a produção do pessoal duplicou, para logo em seguida, no mês de dezembro, triplicar.

Além dos 400 homens empregados exclusivamente no movimento de terras, a Viação Férrea mantem em serviço cerca de 100 operários, compreendendo carpinteiros, pedreiros, cavouqueiros, ferreiros, mecânicos e respectivos ajudantes.

No decurso de 1937, foram construidas 3 pontes, 2 pontilhões e 18 boeiros.

As superstruturas das pontes foram executadas de madeira de lei de bôa qualidade, calculadas para suportar as locomotivas mais pesadas, que pódem trafegar livremente nas linhas de Santa Maria a Santana e a Uruguaiana. Os encontros e pilares são de concreto simples e concreto armado, de caráter definitivo, para o trem-tipo de 16 toneladas por eixo, idêntico ao que está sendo empregado pelo 1.º Batalhão Ferroviário na construção de tôdas as obras d'arte da linha de Dilermando de Aguiar a São Borja.

As pontes e pontilhões construidos e concluidos no ramal de Quaraí, são os seguintes:

1) Ponte sôbre o arroio Mancarrão, de........ 60 m. de vão
2) Ponte sôbre a sanga Medina, de............ 30 m. de vão
3) Ponte sôbre o Mancarrão-chico, de......... 10 m. de vão
4) Pontilhão sôbre a sanga dos Eucaliptos, de.. 5 m. de vão
5) Pontilhão, de.............................. 4 m. de vão

Ficou inteiramente terminada a ponte sôbre o arroio Quaraí-Mirim, de 135 metros de vão.

Além dessas obras, foram construidos 4 boeiros tubulares duplos, 9 tubulares simples e 5 capeados simples, faltando concluir 3 tubulares simples e um duplo, já quasi prontos.

Em 1937 foi entregue ao tráfego a estação de João Marcelino, tôda de alvenaria, com armazem, provida de instalações de água e esgôtos em ótimas condições de funcionamento. Essa estação, que está colocada no centro dum recinto de 600 metros de extensão por 100 metros de largura, tem os mesmos requisitos de confôrto que a precedente de Baltazar Brum, inaugurada em 1936.

A estação de João Marcelino é a última do ramal em construção, faltando construir apenas a de Quaraí, ponto terminal da linha férrea.

A 5.ª Divisão já está cogitando da construção de casas para as turmas de conservação, mestre de linha e guarda chaves, bem como das edificações complementares, que formarão o conjunto da estação extrema do ramal.

No Km. 316 + 780 do ramal, foi construida uma caixa d'água de concreto armado, com a capacidade de 30 metros cúbicos, com tôdas as instalações necessárias ao recalque da água, a qual é retirada dum afluente do arroio Quaraí-Mirim, a poucas dezenas de metros dêste.

Foram construidos durante o período relatado, 25 quilômetros de cêrca definitiva, de ambos os lados da linha, obedecendo ao tipo aprovado pelo Govêrno Federal, e adequado às zonas de criação de bovinos e ovinos.

A linha telegráfica definitiva, alcançou a estação João Marcelino e prosseguiu até o arroio Mancarrão.

O total das despesas efetuadas em 1937 com a construção do ramal, atingiu a importância de:

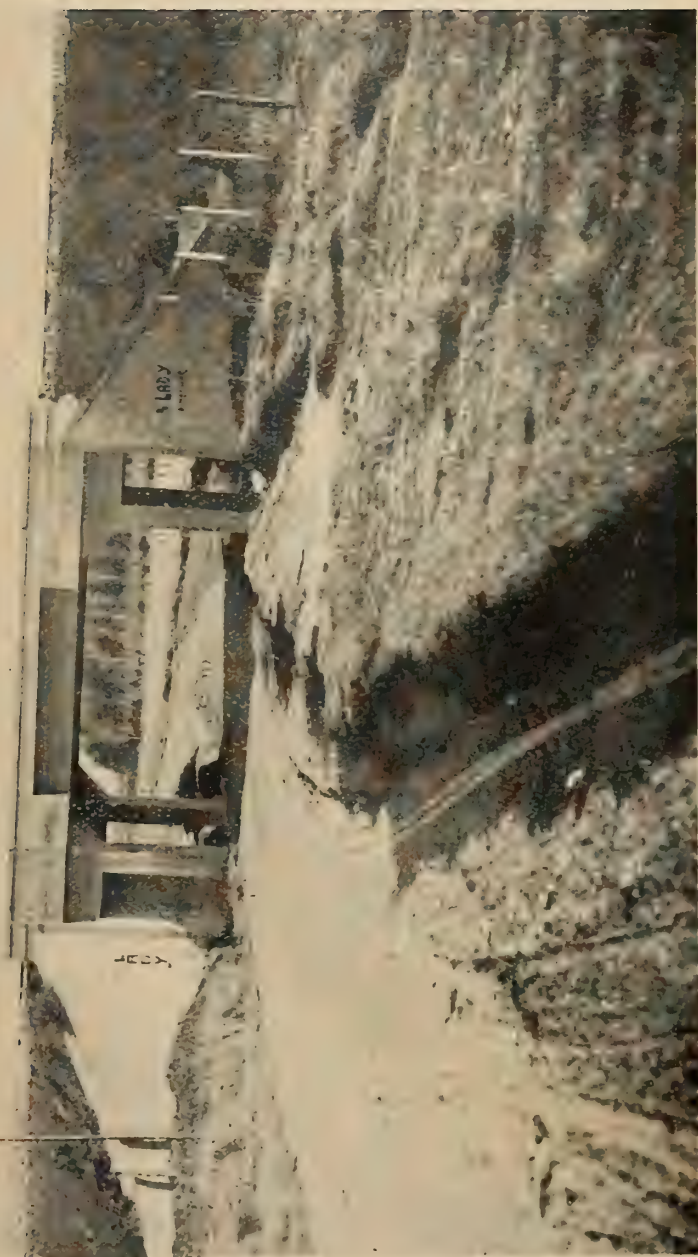
1.425:464$300,

perfazendo um total geral de:

7.341:184$300,

desde o início dos trabalhos.

VARIANTE BARRETO-GRAVATAÍ

Concluida a montagem das grandes superstruturas metálicas das pontes sôbre os rios Caí e Sinos, sem o menor contratempo, foi possível, então, a 10 de fevereiro de 1937, estabelecer-se a ligação definitiva da linha férrea, por ambas as extremidades.

Passagem inferior Km. 6 — Variante Barreto - Gravataí

No dia 16 daquele mesmo mês, foi efetuada a primeira viagem de inspeção, percorrendo um trem leve, tôda a variante, sem novidade.

Intensificados os trabalhos de nivelamento da linha, a 7 de abril trafegou, em caráter experimental, o primeiro trem de carga, com 317 toneladas de lotação e tracionado pela locomotiva 387.

Dessa data em deante, processou-se normalmente o tráfego de trens de cargas pela Variante, nos dois sentidos, apenas com as precauções devidas ao estado dos atêrros ainda não consolidados.

Em consequência, porém, das torrenciais chuvas caídas durante o inverno, os atêrros mais altos, junto às pontes principais, cederam em alguns lugares, obrigando a interrupção do tráfego de cargas por vários dias.

Com a presença dum engenheiro representante do 7.º Distrito da Inspetoria Federal das Estradas, foi a Variante recebida, provisóriamente, nos têrmos do contrato em vigôr, em 29 de julho do ano relatado, lavrando-se, então, um têrmo de entrega e recebimento das obras.

A 1.º de setembro, os serviços de conservação da linha, passaram a ser executados dirétamente pela 5.ª Divisão.

De acôrdo com as disposições do têrmo de recebimento, a Emprêsa Construtora Gruen & Bilfinger Limitada, prosseguiu os trabalhos complementares a que estava obrigada, ultimando os retóques finais em vários edifícios e na instalação hidráulica de Pôrto Batista.

O lastramento da linha com pedra britada, que esteve sempre a cargo da 5.ª Divisão, foi intensificado no decorrer de 1937, ficando concluida uma extensão de cerca de 40 quilômetros. Os atêrros altos e sujeitos ainda a abatimentos, em consequência de sua pouca idade, foram lastrados apenas com cinza de carvão, como medida acauteladora de sua própria estabilidade.

Concluidas as obras da Variante, esta Diretoria determinou que a conservação da linha e edifícios, que vinha sendo feita no regime de construção, pela 5.ª Divisão, até o mês de dezembro, fôsse transferida para a 4.ª Divisão.

Em novembro do ano relatado, a convite desta Diretoria, foi realizada uma visita de inspeção geral à Variante, já em vias de conclusão, e na qual tomaram parte todos os srs. Secretários de Estado, o embaixador do Brasil no Uruguai, sr. Prefeito de Pôrto Alegre, chefes de serviço da Viação Férrea e muitas outras pessôas de representação social e membros das classes conservadoras do Estado. Todos foram unânimes

em manifestar suas impressões altamente favoráveis às condições da nova linha.

Todo o serviço de cargas entre Pôrto Alegre e Santa Maria e vice-versa, operou-se pela Variante, sem um único acidente, apenas com dois trens diários, um em cada sentido, rebocados por locomotivas Mikado, da série 501 a 520, pesando 1.000 toneladas em média. Logo que estiver concluida a primeira ponte sôbre o rio Gravataí, calculada também, como as da Variante do Barreto, para trens-tipo de 20 toneladas por eixo, os trens de carga passarão a ser rebocados por locomotivas mais pesadas, permitindo isso deslocar as locomotivas Mikado, citadas, para outras linhas onde se faz sentir a necessidade premente de maior esfôrço de tração e onde as pontes antigas, ainda não reforçadas ou substituidas, impedem o tráfego de máquinas de maior pêso aderente.

Inaugurada a Variante e uma das pontes sôbre o Gravataí, a Viação Férrea disporá no mínimo de 8 locomotivas, com as quais atenderá outras linhas congestionadas de cargas por falta de tração, colhendo assim os primeiros benefícios das condições excepcionais da nova linha construida com todos os requisitos da mais moderna técnica ferroviária.

RAMAL FÉRREO AO MATADOURO MODÊLO

Por determinação do Govêrno do Estado, a Viação Férrea estudou e iniciou a construção dum ramal férreo ligando a estação da Capital ao Matadouro Modêlo, situado na Serraria.

Os serviços de construção pròpriamente ditos, foram começados em dezembro de 1935, pelo 2.º Batalhão da Brigada Militar do Estado, transferido do ramal de Quaraí, onde atuou por espaço de quasi três anos. Prosseguiram a cargo do mesmo Batalhão durante o ano de 1936.

Em 1937 foi o referido Corpo da Brigada, substituido por turmas autônomas, as quais trabalharam até outubro, época em que foram suspensos os serviços, por ordem superior.

A direção técnica dos trabalhos esteve a cargo da 5.ª Divisão, bem como a construção das obras d'arte, cercas, linha telefônica e outras obras complementares.

VARIANTES DA SERRA

Em 1937 prosseguiram sob o regime de administração, com pouca intensidade, os trabalhos de construção das variantes da Serra, compreendidas entre Pinhal e Cruz Alta, na linha de Santa Maria a Marcelino Ramos.

Uma turma de 100 homens, em grande parte antigos servidores da Viação Férrea, esteve encarregada do movimento de terras, produzindo durante o ano apenas

28.299^{m3},820

de material excavado e transportado.

Esta Diretoria está empenhada em intensificar os trabalhos dessas variantes, cuja importância tem sido tantas vezes assinalada. Conseguidos os recursos necessários, dará instruções à 5.ª Divisão no sentido de atacar com vigôr o trecho de Val de Serra a Taquarembó, onde existem ainda virgens cerca de 8 Kms. de linha, bem como os trechos mais pesados além de Júlio de Castilhos, na direção de Cruz Alta.

Regenerada a linha até Cruz Alta, impõe-se uma radical transformação desta estação, ampliando-se as suas instalações de tráfego e composição de trens, bem como o Depósito de locomotivas, já deficientissimo para atender às necessidades atuais do sempre crescente movimento de trens de carga da Serra.

A 5.ª Divisão está estudando um projeto de ampliação do recinto de Cruz Alta, de modo que satisfaça êle tôdas as exigências atuais e de um largo futuro.

Com o intuito de dar um maior impulso aos trabalhos de movimento de terras, a 5.ª Divisão montou uma excavadora mecânica, de propriedade da Viação Férrea, e que estava inativa ha vários anos.

A referida máquina já está em trabalho, auxiliando de modo decisivo a mão de obra fornecida pela turma encarregada da construção.

No dia 15 de agôsto do ano relatado, foi entregue ao tráfego a variante denominada Guassupí, com a extensão total de 4.792 metros.

Em junho, ficaram concluidas a estação e casa do guarda-chaves de Guassupí.

Foi iniciada a construção duma grande caixa d'água de concreto armado, dupla, com a capacidade total de 160 metros cúbicos. Essa caixa está situada na variante inaugurada.

Em 1937, as despesas totais com mão de obra, materiais e direção técnica, atingiram a:

395:284$000.

LINHA DE BENTO GONÇALVES A PASSO FUNDO

Os trabalhos de conclusão do trecho de Bento Gonçalves a Verissimo de Matos, na extensão de 20 quilômetros, contratados com o empreiteiro sr. Heitor Mazzini, foram iniciados no começo de 1937, tendo sido efetuadas 4 medições provisórias durante o ano.

O volume de materiais excavados pelo empreiteiro, durante o período relatado, foi de:

69.629^{m3},278,

na importância total de

610:752$965.

O valor acima representa o custo total dos trabalhos, calculado pelos preços integrais da tabela da Viação Férrea, já deduzido o abatimento contratual de 36 % sôbre aqueles preços.

As medições provisórias, depois de elaboradas e verificadas pela 5.ª Divisão, são remetidas por esta Diretoria ao Govêrno do Estado, por intermédio da Secretaria das Obras Públicas, para efeito de pagamento pelo Tesouro, de conformidade com o contrato em vigôr.

Em consequência das excepcionais chuvas caídas na região do rio das Antas, durante o inverno passado, muito sofreram os serviços, já em vias de conclusão.

O orçamento primitivo, que serviu de base à concorrência pública, calculado talvez com certo otimismo, no justificável intuíto de serem evitados maiores prejuizos ao Estado, com a paralização prolongada dos trabalhos desde o ano 1924, precisará ser atualizádo com cuidado.

Esta Diretoria já deu instruções à 5.ª Divisão, para elaborar um novo orçamento no qual se computem não sòmente os prejuizos ocasionados pela ação das águas, como também outras despesas imprevistas, entre as quais se destacam as que decorrem de disposições do Plano Geral de Viação Nacional, aprovado pelo Govêrno Federal e que visam adatar à bitola larga, as novas linhas construidas e situadas ao Sul da linha tronco Rio de Janeiro a Corumbá.

O prolongamento do ramal de Bento Gonçalves até a cidade de Passo Fundo, que é parte integrante do citado Plano Geral de Viação Nacional, é de indiscutíveis vantagens para

a economia do Estado, razão pela qual esta Diretoria entende que tal construção não deve sofrer solução de continuidade, pois seria protelar mais uma vez, uma obra de tão larga projeção na vida do Rio Grande e do País.

DUPLICAÇÃO DA LINHA ENTRE O ENTRONCAMENTO DA VARIANTE DO BARRETO E A ESTAÇÃO DE NAVEGANTES

Foram atacados com intensidade, pela 5.ª Divisão, os trabalhos de duplicação da linha entre o ponto de entroncamento da Variante Barreto-Gravataí e a estação de Navegantes, serviços êsses aprovados pelo Govêrno Federal em decreto n.º 1.955, de 10 de setembro de 1937.

O orçamento autorizado das obras é de 1.566:504$892.

Em fins de outubro a linha dupla já atingia a parada Standard, na margem direita do rio Gravataí.

A rapidez com que foi concluido o primeiro trecho, explica-se pelo aproveitamento dum excesso disponível de trilhos do tipo de 32 Kgs., novos, de 12 metros de comprimento e seis furos, encomendados para a Variante do Barreto.

Terminada essa primeira parte da duplicação, numa extensão de 3 quilômetros de linha, iniciou-se a formação do atêrro longo e relativamente alto, entre a margem esquerda do Gravataí e a estação Diretor Pestana.

Concluidos os trabalhos de duplicação da linha tronco até Navegantes, serão eliminados quasi por completo, os contínuos atrazos de trens, tanto na chegada como na partida de Pôrto Alegre, o que representará para a Viação Férrea um grande fator de ordem nos seus serviços de tráfego atualmente tão prejudicado pela deficiência de linhas.

DESAPROPRIAÇÕES

Tendo em vista uma maior eficiência na marcha dos processos de desapropriações, esta Diretoria transferiu de seu arquivo, para o da 5.ª Divisão, tôda a documentação, processos, plantas, etc., relativos às desapropriações de terrenos e benfeitorias em tôda rêde da Viação Férrea, concentrando, assim, sob uma única direção responsável, trabalhos que se achavam sub-divididos entre vários departamentos da administração superior.

Os resultados dessa medida foram imediatos. Processos que se vinham arrastando durante anos inteiros, estão sendo liquidados uns e em vias de liquidação muitíssimos outros, cujo andamento estava completamente paralizado por motivos de tôda sorte.

No entretanto, é pensamento desta Diretoria, aproveitando a oportunidade da reforma do sistema administrativo da Viação Férrea, já em estudos, reorganizar os serviços de desapropriações, localizando-os onde mais convenha aos altos interêsses da rêde, creando uma Secção provida dos recursos, de que tanto carece, especialmente de ordem juridica, para que se evitem no futuro, o congestionamento verificado no presente com tôdas as suas consequências desagradáveis para a direção geral.

A 5.ª Divisão apresentou um balanço do que falta indenizar a dezenas de proprietários, por terrenos e benfeitorias desapropriadas até 31 de dezembro de 1937, e pelo qual se infere que a Viação Férrea precisa desembolsar a quantia de

630:901$803.

Êsse algarismo é de per si bastante elucidativo, para demonstrar a necessidade de imprimir novas diretrizes à Secção encarregada das desapropriações.

Durante o ano de 1937, foram organizados ou reorganizados os seguintes processos de desapropriações:

17 do ramal de Vila Nova ao Matadouro Modêlo.
10 do ramal de Quaraí.
5 das variantes da Serra (Pinhal a Cruz Alta).
5 na linha de Santa Maria a Marcelino Ramos.
5 na linha de Cacequí a Rio Grande.

Da variante Barreto-Gravataí, foram pagos 9 proprietários, faltando ainda liquidar o pagamento de 28 proprietários.

PROJÉTOS E ORÇAMENTOS

A Secção Técnica, que elabora projétos e orçamentos de obras, exclusive os de pontes, concluiu em 1937, os trabalhos seguintes:

1) Projéto para a construção dum girador em Pedras Altas.

2) Idem de casas de madeira para moradia de empregados, por solicitação da Caixa de Aposentadoria e Pensões.

3) Idem para um depósito de inflamáveis, na estação de Taquara.

4) Idem para o Pôsto de visita (tração) em Bagé.

5) Idem para um bréte e respectivo desvio em Ivo Ribeiro.

6) Idem de instalação e canalização de água potável e esgôtos para a estação de João Marcelino, no ramal de Quaraí.

7) Idem dum armazem de mercadorias na Parada Borges.

8) Idem de duas casas para moradia dos Inspetores do Tráfego e da Tração em Bagé.

9) Idem de aumento do armazem de mercadorias da estação de Caxias.

10) Idem de aumento e modificações de linhas no pátio da estação de Santa Maria.

11) Idem de instalação hidráulica para abastecimento dos trens em Quaraí-Mirim, no ramal de Quaraí.

12) Idem para a construção de novas oficinas da 3.ª Residência (4.ª Divisão) e dum armazem do Almoxarifado, em Cacequí.

13) Idem para instalação sanitária na estação de Povo Novo, na linha de Rio Grande.

14) Idem para construção de casa para a turma do pátio, em Cruz Alta.

15) Idem, idem para a turma de conservação n.º 66 da linha de Rio Grande.

16) Idem, idem para a turma de conservação n.º 44 da linha de Santa Maria a Marcelino Ramos.

17) Idem, idem para a turma de conservação n.º 22 do ramal de Santa Cruz.

Além dos projetos enumerados acima como concluidos, estiveram em estudos ou em elaboração, mais os seguintes:

1) Projeto para a construção de desvios para o Pôsto de abastecimento de carvão, pôsto telegráfico, moradia do encarregado, casas de moradia para o pessoal da locomotiva de manobra, para o ronda, guarda-chaves e construção de barragem, reservatório, etc., no Km. 252+330 da linha de Santa Maria a Pôrto Alegre.

2) Idem para a Parada Dorneles, na linha de Santa Maria a Uruguaiana.

3) Idem para uma passagem inferior nas proximidades da estação de Santa Maria.

4) Idem para um desvio de cruzamento e casa para o encarregado, no Km. 589+250, da linha de Cacequí a Rio Grande.

5) Idem para a parada Benedito Ottoni.

6) Idem para um aumento de linhas em Seival.

7) Idem para a construção duma instalação hidráulica em Santo Amaro.

8) Idem para ampliação do recinto de Cruz Alta, inclusive novo depósito de locomotivas e serviços complementares.

9) Idem de nova instalação hidráulica em Bagé.

10) Idem de adatação da atual estação de Pôrto Alegre, com a construção dos armazens de mercadorias no Km. 1, como solução provisória à difícil situação dos serviços do tráfego na Capital.

11) Idem de desvio e bréte em Baltazar Brum, no ramal de Quaraí.

12) Idem de nova carvoeira de concreto armado em Cacequí.

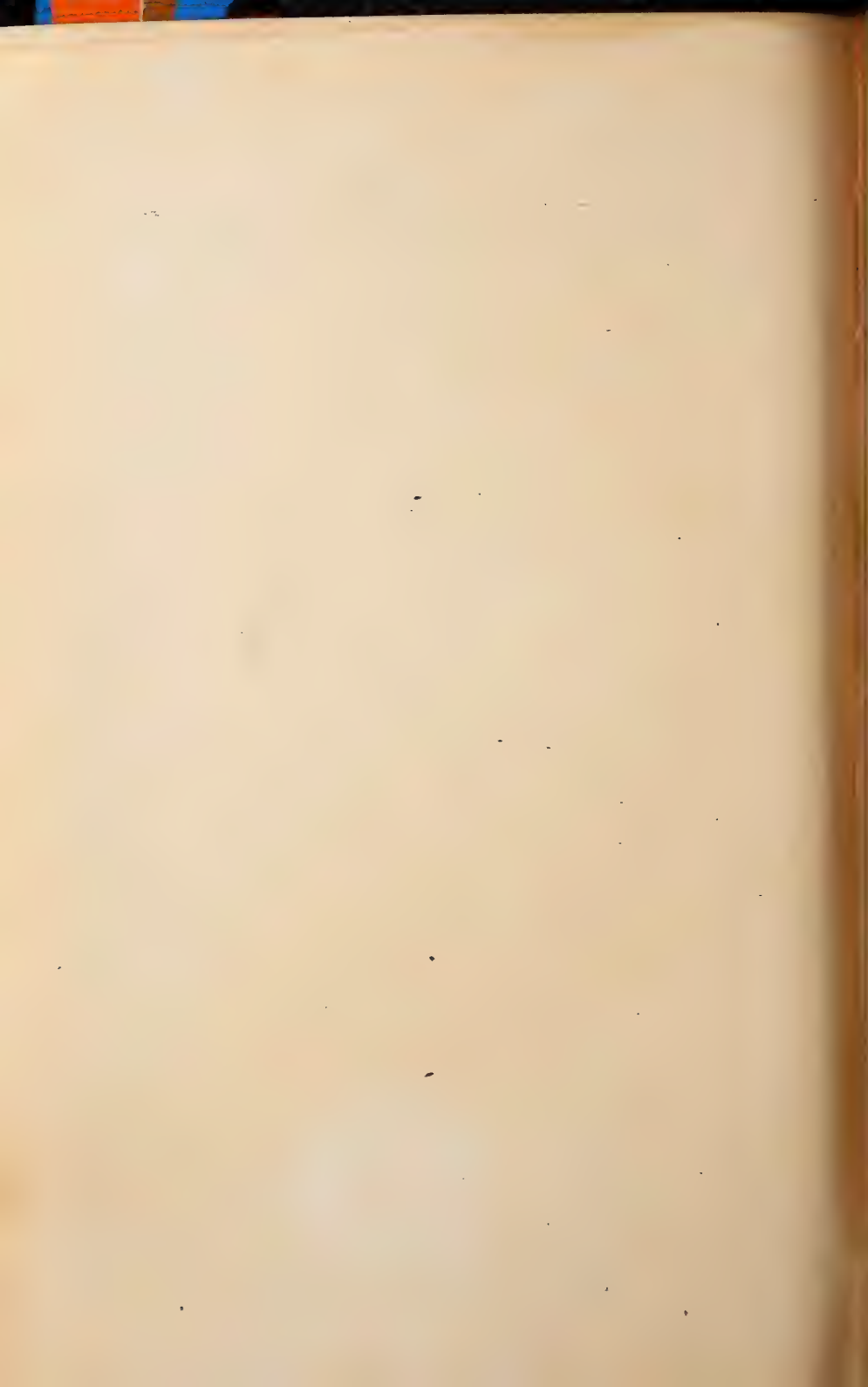
13) Idem de casas de moradia para o pessoal em Carasinho.

14) Idem dum abrigo para a parada em Quaraí-Mirim.

15) Idem de aumento e modificação de linhas em Júlio de Castilhos.

16) Idem para a casa da turma de conservação n.º 19 do ramal de Caxias.

17) Idem de desvios no pôrto de Pôrto Alegre, para um depósito, beneficiamento e embarque de madeira, requeridos pela Federação dos Consórcios Profissionais das Cooperativas Madeireiras do Rio Grande do Sul.

Ponte - vão 30 m. - Km - 303.450 — Ramal Alegrete - Quaraí

18) Idem dum triângulo e aumento de linhas em Bibóca.

19) Idem duma base para girador de locomotivas em Carasinho.

20) Idem de modificação de linhas, abrigo para locomotiva de manobra, carvoeira e casa para mestre de linha em Carazinho.

21) Idem para aumento de linhas do pátio da estação de Bagé.

22) Idem de nova estação e armazem, em Belizário.

23) Idem para a casa da turma de conservação n.º 50 da linha de Santa Maria a Uruguaiana.

24) Idem, idem para a turma de conservação n.º 49 da linha de Santa Maria a Uruguaiana.

25) Idem de alojamento para o pessoal do tráfego e da tração em Uruguaiana.

26) Idem de casa de moradia para o inspetor do tráfego em Passo Fundo.

27) Idem de novo edifício para estação de Santa Bárbara.

O gabinete de fotocópia da 5.ª Divisão, extraíu durante o ano de 1937, as seguintes cópias em papel Ozalid:

para a 2.ª Divisão	684
para a 3.ª Divisão	10
para a 4.ª Divisão	2.848
para a 5.ª Divisão	3.613
para a Secretaria das Obras Públicas....	10
Total................	7.165

A Secção de projetos e orçamentos da 5.ª Divisão, não dispõe ainda de técnicos suficientes para atender às necessidades da Viação Férrea.

Esta Diretoria está empenhada em resolver essa situação, de modo que os serviços de melhoramentos não venham a sofrer com a falta de projétos elaborados com a antecedência conveniente.

PONTES

O problema da rapidez e segurança do tráfego ferroviário no Estado, estava íntimamente ligado à resistência das pontes existentes, quasi tôdas construidas há mais de 30 anos, quando eram outras as nossas condições de vida e as nossas necessidades.

O surto de progresso dos últimos anos, pôs em equação êsse problema, evidenciando a sua importância vital.

A solução encontrada, de reforçar as superstruturas metálicas, com o máximo aproveitamento possível das alvenarias, cada vez mais demonstra o acêrto da administração superior da rêde, que a concebeu e iniciou.

Após 10 anos de trabalho perseverante e metódico, a Viação Férrea póde orgulhar-se do que realizou nêsse campo especializado da técnica ferroviária.

Infelizmente, as alvenarias antigas (encontros e pilares) não permitem, em sua quasi totalidade, o emprêgo de trem-tipo superior a 16 toneladas por eixo. Foi preciso levar em consideração essa circunstância, de modo a tornar viável o refôrço das obras d'arte, dentro das possibilidades financeiras da estrada.

Dentro dêsse critério técnico-econômico, sem sacrifícios para o erário estadual, foi realizado um trabalho, que recomenda os engenheiros riograndenses.

Tôdas as obras d'arte novas, porém, obedecem a outros requisitos técnicos. São calculadas para um trem-tipo de 20 toneladas por eixo, que corresponde, com certa folga, aos mais pesados trens para a bitóla estreita, que têm sido construidos no mundo.

Êsse trem-tipo, para tôdas as obras de vão superior a 2 metros, produz esfôrços maiores que o Cooper E-50, recomendado no Plano Geral de Viação Nacional para as linhas de 1 metro.

Além disso, as novas pontes construidas permitirão em qualquer época, a adopção da bitóla larga brasileira, de $1^m,60$, mediante uma simples alteração na posição das longarinas.

Estão nessas condições, tôdas as pontes, pontilhões e boeiros da Variante Barreto-Gravataí, e as duas novas pontes sôbre o rio Gravataí, ainda em construção pela 5.ª Divisão.

A solução que a Viação Férrea está dando ao problema, apresenta-se, assim, como a que mais convém aos interêsses do País, conciliando as determinações do Plano de Viação Nacional, com as suas próprias condições de ordem técnica e econômica.

1937 foi o ano "record" no refôrço das pontes de nossa rêde.

O quadro abaixo publicado, dispensa maiores comentários.

Refôrço de pontes, discriminado por ano

ANO	Número de vãos	MATERIAIS		TOTAIS tons.
		Novo tons.	Usado tons.	
1930	18	45,2	82,5	127,7
1931	22	92,5	200,6	293,1
1932	33	121,8	228,2	350,0
1933	50	218,7	329,3	548,1
1934	33	152,5	220,7	373,2
1935	33	206,7	377,2	583,9
1936	27	128,5	300,4	428,9
1937	43	232,2	802,2	1.034,4
TOTAIS..	259	1.198,1	2.541,1	3.739,3

Percentagem média de material de refôrço (novo) . . . 32,2 %
Percentagem média de material existente (antigo) . . 67,8 %

100,0 %

A montagem de novas pontes, acha-se também discriminada, no quadro seguinte:

ANO	Número de vãos	Pêso total tons.
1930	6	54,7
1931	—	—
1932	—	—
1933	4	74,0
1934	10	473,2
1935	18	505,5
1936	1	101,9
1937	—	—
TOTAIS...............	39	1.209,3

A 5.ª Divisão está atualmente bem aparelhada para atender com eficiência aos serviços de pontes.

Possúe uma oficina própria, nas proximidades de Santa Maria, bem como materiais, máquinas, ferramentas, sondas, bate-estacas grandes e pequenos, compressores e muitos outros utensilios indispensáveis a êsse gênero de trabalho.

E' pensamento desta Diretoria não poupar recursos, afim de que no menor prazo possível possa a Viação Férrea usufruir das vantagens, que lhe proporcionará o aumento da capacidade de resistência das suas obras d'arte.

O quadro que vai publicado a seguir, é uma discriminação detalhada das pontes reforçadas em 1937, com a indicação das posições quilométricas, número de vãos, material novo empregado e respectiva percentagem em relação ao usado aproveitado, designação da linha e quantidade de material antigo:

Relação das pontes reforçadas em 1937

LINHAS	Posições quilo-métricas	Numero de vãos	Vão entre apôios mts.	MATERIAIS Novo kgs.	MATERIAIS Usado kgs.	Total dos materiais Kgs.	% de material novo	OBSERVAÇÕES
Santa Maria - Cacequí	36 + [illegible]22	1	8,60	1 392	4 792	6 184	22	
Santa Maria - Cacequí	50 + [illegible]	2	8,60	2 784	9 584	[illegible]	22	
Santa Maria - Cacequí	52 + 328	2	8,60	2 784	9 584	12 368	22	
Santa Maria - Cacequí	52 + 867	1	8,60	1 392	4 792	6 184	22	
Santa Maria - Cacequí	53 + [illegible]72	1	8,60	1 392	4 792	6 184	22	
Santa Maria - Cacequí	54 + 656	1	8,60	4 176	14 376	18.552	22	
Santa Maria - Cacequí	57 + 203	1	27,85	12 468	31 789	44 257	28	
Santa Maria - Cacequí	6[illegible] + 051	1	8,60	1 392	4 792	6 184	22	
Santa Maria - Cacequí	69 + 810	1	8,60	1 392	4 792	6 184	22	
Santa Maria - Cacequí	71 + 018	1	10,75	2 350	6 307	8 657	27	
Santa Maria - Cacequí	76 + 840	2	10,75	4 700	12 614	17 314	27	
Santa Maria - Cacequí	80 + 516	1	20,50	12 408	17 010	29 418	41	
Santa Maria - Cacequí	83 + 174	1	10,75	2 350	6 307	8 657	27	
Santa Maria - Cacequí	86 + 340	1	10,75	2 350	6.307	8 657	27	
Santa Maria - Cacequí	92 + 58[illegible]	1	10,75	2 350	6 307	8 657	27	
Santa Maria - Cacequí	94 + 776	2	10,75	4 700	12 614	17.314	27	
Santa Maria - Cacequí	95 + 2[illegible]8	1	10,75	2 350	6 307	8 657	27	
Santa Maria - Cacequí	97 + 785	2	8,60	2 784	9 584	12 368	22	
Santa Maria - Cacequí	97 + 880	1	10,75	2 350	6 307	8 657	27	
Cacequí - Rio Grande	159 + 48[illegible]	1	10,75	[illegible]	9 027	14 078	36	
Cacequí - Rio Grande	1[illegible] + 049	1	10,70	2 520	4 539	7 059	36	
Cacequí - Rio Grande	224 + 240	1	10,70	2 520	4 539	7 059	36	
Cacequí - Rio Grande	22[illegible] + 239	1	10,70	2 520	4 539	7 059	36	
Cacequí - Rio Grande	229 + 591	1	10,70	2 520	4 539	7 059	36	
Cacequí - Rio Grande	320 + 482	1	21,15	6 373	27 124	33 497	20	
Cacequí - Rio Grande	354 + 941	1	21,15	6 373	27 124	33 497	20	
Cacequí - Rio Grande	427 + 362	1	21,15	6 373	27 124	33 497	20	
Cacequí - Rio Grande	435 + 582	1	21,05	5 480	26 637	32 117	17	
Cacequí - Rio Grande	444 + 611	1	21,15	6 373	27.124	33 497	20	
Cacequí - Rio Grande	526 + 943	1	24,41	9 506	28 591	31 097	25	
Santa Maria - Marcelino Ramos	12+634	1	20,70	9 757	21 414	31 171	31	
Santa Maria - Pôrto Alegre	146 + 450	1	4,50	1 029	1 235	2 264	45	
Santa Maria - Pôrto Alegre	81 + 475	3	50 + 60 + 50	96 886	407 894	504 780	19	Rio Jacuí
	-	1	5,60	1.329	1 500	2 829	49	Aguarda destino
	Vãos = 43			232 174	802 207	1 034 381	24,4 % (media)	

79 a 58

Do referido quadro, merecem destaque especial, os elementos seguintes:

Percentagem média de material de refôrço (novo) . . .	22,4 %
Percentagem média de material existente (antigo) . .	77,6 %
	100,0 %

Os orçamentos para o refôrço de pontes, em geral, ficam dentro dos limites previstos.

Em média, póde-se considerar como sendo de

1:005$000

o custo da tonelada de ponte reforçada, inclusive montagem e pintura, ao passo que o custo da tonelada de ponte nova, importada, inclusive montagem e pintura é em média:

1:900$000.

A diferença entre as duas parcelas acima,

1:900$000 — 1:005$000 = **895$000,**

representa a economia que a Viação Férrea está fazendo, por tonelada de ponte, ao mesmo passo que transforma pràticamente as pontes fracas existentes em novas, com a resistência necessária para suportar locomotivas de 16 toneladas por eixo, máximo de pêso que pódem admitir as velhas alvenarias ainda aproveitáveis.

Está em estudos, neste momento, o refôrço da ponte sôbre o Taquarí, na volta do Barreto, para o trem-tipo de 20 toneladas. As alvenarias, segundo tôdas as probabilidades, estão em condições de permitir o excesso de esfôrço, a que se sujeitarão.

O refôrço dessa grande ponte, será feito "in loco", sem interrupção do tráfego de trens, empregando-se os mesmos métodos de trabalho utilizados por ocasião do refôrço da ponte sôbre o Jacuí, com ótimos resultados.

Além das obras constantes do quadro anterior, foi adatada uma superstrutura de 5m78, antiga, e construida com material todo novo, uma ponte de ferro perfilado de 10 metros de vão, ambas para o ramal do Pôrto da Capital ao Matadouro Modêlo.

Finalmente, no período relatado, foi executada a reparação geral, por conta do Estado, da ponte sôbre o rio dos Sinos, na estrada de rodagem Júlio de Castilhos, em São Leopoldo.

Essa reparação constou principalmente da colocação de um estrado novo de madeira de lei e de contraventamentos também novos.

No contraventamento foram empregados 3.433 kgs. de ferro de reemprêgo, além de 960 rebites de ¾" de diâmetro, em diversos membros das superstruturas (3 vãos de 25 metros cada um).

VII PARTE

ASSOCIAÇÕES

ASSOCIAÇÕES

Funcionam em diversos nucleos ferroviários do Estado, prestando ótimos serviços ao pessoal, as seguintes associações mantidas por êle:

1 — Caixa de Aposentadoria e Pensões.
2 — Cooperativa dos Empregados.
3 — Associação dos Ferroviários Sul Riograndenses.
4 — Mutualidade de Ferroviários — Séde em Pôrto Alegre.
5 — Amparo Mutuo.
6 — Associação dos Empregados da Viação Férrea — Em Santa Maria e Rio Grande.
7 — Associação Beneficente dos Operários — Santa Maria.
8 — Bibliotéca Profissional dos Operários das Oficinas de Santa Maria.
9 — Gremio Apolo Cacequiense — Cacequí.
10 — Rio Grandense F. B. Club — Santa Maria.
11 — Sociedade de Cultura e Beneficencia — Bagé.
12 — União Recreativa dos Empregados — Garibaldi.
13 — Sociedade Ferroviária de Auxílio Mutuo — Séde em Cruz Alta.
14 — Departamento Desportivo da Viação Férrea.

Existem, além das relacionadas acima, outras sociedades de caráter desportivo, em vários pontos do Estado, e também criadas e mantidas por ferroviários.

CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES

Continua êsse instituto aumentando o seu patrimônio com saldos apreciáveis.

Em 31 de dezembro de 1937, o patrimônio já era de 40.517:601$200, constituido pelos saldos seguintes:

Do exercício de 1923	1.613:852$490
Do exercício de 1924	2.326:730$620
Do exercício de 1925	2.187:096$890
Do exercício de 1926	1.980:927$765
Do exercício de 1927	2.144:337$450
Do exercício de 1928	2.731:813$635
Do exercício de 1929	3.016:597$710
Do exercício de 1930	3.148:043$910
Do exercício de 1931	2.763:542$330
Do exercício de 1932	2.617:322$500
Do exercício de 1933	2.603:740$060
Do exercício de 1934	2.488:356$110
Incorporação da Caixa da B. G. S.	424:685$910
Do exercício de 1935	2.518:973$610
Do exercício de 1936	4.381:624$110
Do exercício de 1937	3.569:956$100
Total..................	40.517:601$200

O movimento financeiro do exercício de 1937 foi o seguinte:

Receita	8.923:926$400
Despesa	5.350:077$400
Receita líquida	3.573:849$000

Discriminação da receita

TÍTULOS	Importâncias
Jóias	199:977$200
Aumentos de vencimentos	196:913$300
Contribuição do Pessoal	1.701:190$600
Contribuição da Viação Férrea, Cooperativa e Caixa de Aposentadoria e Pensões......................	2.099:080$700
Contribuição do público	2.099:080$700
Juros	2.442:555$400
Multas	19:802$500
Contribuições atrazadas	137:426$200
Diversos	27:899$800
TOTAL	8.923:926$400

Discriminação da despesa

TÍTULOS	Importâncias
Socorros médicos	646:207$700
Aposentadorias	3.225:882$300
Pensões	1.133:823$100
Pecúlios	859$600
Funerais	10:138$900
Administração	326:397$500
Diversos	6:768$300
TOTAL DA DESPESA	5.350:077$400
SALDO	3.573:849$000

Aposentadorias

CONCEDIDAS EM 1937		Em vigôr a 31-12-1937
NATUREZA	Número	Número
Por invalidez	73	828
Compulsorias	—	12
Ordinárias	7	284
TOTAIS	80	1124

Movimento de aposentadorias nos últimos 14 anos

ANOS	Concedidas	Extintas	Em vigôr a 31 de dezembro
1924	74	47	27
1925	74	41	33
1926	143	70	73
1927	94	36	58
1928	101	44	57
1929	94	43	51
1930	68	30	38
1931	66	23	43
1932	160	58	102
1933	115	33	82
1934	197	36	161
1935	198	30	168
1936	188	25	163
1937	80	12	68
TOTAL............	1652	528	1124

Pensões

1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
16	24	43	34	54	47	83	53	71	95	117	135	188	113

A despesa com o pagamento das pensões em vigôr no exercício de 1937 importou em 1.138:823$100.

COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA

A Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea continúa em franco desenvolvimento, prestando reais serviços aos ferroviários com o fornecimento de generos, destinando, além disso, à sua alfabetização e à de seus filhos a verba proveniente do abatimento que tem nos fretes, de acôrdo com a autorização do Govêrno Federal.

Aos seus associados auxilia também com pecúlios, em caso de morte ou invalidez permanente, correndo, ainda, pela sua verba de beneficência a manutenção das modelares escolas profissionais.

Pecúlios

De 1919 a 1937 a Cooperativa pagou, por conta do fúndo de beneficência, a elevada soma de 2.068:654$449, sendo 803:591$780 por invalidez permanente e 1.265:062$669 por morte.

Em 1937 a Cooperativa pagou, pela mesma verba, 21 pecúlios por invalidez, no valor de 70:620$000, e 41 por morte, na importância de 102:405$000.

Despendeu, pois, 173:025$000, com o pagamento de 62 pecúlios, o que dá uma média de 2:790$725 por pecúlio.

Instrução

A escola de Artes e Ofícios "Hugo Taylor", com séde em Santa Maria, foi inaugurada em 1922, com a matrícula de 232 alunos, encerrando o ano de 1937 com o elevado número de 749 alunos.

O movimento da matrícula nessa Escola, de 1922 a 1937, foi o seguinte:

Ano de 1922	232 alunos
" " 1923	272 "
" " 1924	294 "
" " 1925	356 "
" " 1926	260 "
" " 1927	267 "
" " 1928	283 "
" " 1929	303 "
" " 1930	310 "
" " 1931	320 "
" " 1932	545 "

Ano	de	1933	....	673 alunos
”	”	1934	....	759 ”
”	”	1935	....	822 ”
”	”	1936	....	739 ”
”	”	1937	....	749 ”

A escola Feminina de Artes e Ofícios, foi inaugurada em 1923, com 121 alunas e contava, em 1937, 891 alunas.

O movimento da matrícula de 1923 a 1937, foi o seguinte:

Ano	de	1923	....	121 alunas
”	”	1924	....	160 ”
”	”	1925	....	200 ”
”	”	1926	....	244 ”
”	”	1927	....	248 ”
”	”	1928	....	282 ”
”	”	1929	....	314 ”
”	”	1930	....	374 ”
”	”	1931	....	403 ”
”	”	1932	....	456 ”
”	”	1933	....	601 ”
”	”	1934	....	713 ”
”	”	1935	....	824 ”
”	”	1936	....	858 ”
”	”	1937	....	891 ”

As escolas masculina e feminina recebem, anualmente, 100 alunos internos cada uma.

A classificação dos requerimentos, pedindo matrícula para o internato, é feita por pontos e baseada nos requisitos seguintes:

1.º) Idade do candidato,
2.º) Número de filhos do requerente,
3.º) Vencimentos do requerente,
4.º) Localidade onde reside, e
5.º) Tempo de associado na Cooperativa.

Independente disso, a comissão julgadora dos pedidos de matrícula para o internato, comissão que é nomeada pelo Conselho de Administração da Cooperativa, baseia-se, ainda, no regulamento interno das escolas, para a classificação dos candidatos, afim de não praticar injustiças.

Recebem, também, semi-internos, com preferência para os que residem em pontos distantes das escolas.

Com a construção de edifícios escolares, de 1922 a 1937, foi despendida a quantia de 3.016:472$981, e com o ensino intelectual e profissional a elevada soma de 9.506:418$793 que, somadas, perfazem um total de 12.522:891$774.

Com o elevado propósito de proporcionar aos filhos de ferroviários, associados da Cooperativa, maior soma de cultura, além do ensino elementar e profissional, este, com as secções de ajustagem, eletricidade, entalhe em madeira, estofaria, ferraria, fundição, marcenaria, caldeiraria, pintura, tornearia em madeira e tornearia mecânica, de fórma a escolherem as profissões mais adequadas aos seus pendores individuais, foi creado em 1934 o ensino secundário, sob fórma ginasial, de acôrdo com o programa de ensino em vigôr no país.

A escola feminina, além do curso elementar, do de culinaria, costura, bordado, música e pintura, possue, ainda, cursos complementares, de modo que, diplomadas as alunas, possam ser aproveitadas no magistério ou no corpo docente das escolas da Cooperativa.

Escolas de Alfabetização

O movimento da matrícula das escolas de alfabetização, crianças e adultos, de 1932 a 1937, foi o seguinte:

Ano de 1932	626 alunos
" " 1933	1.964 "
" " 1934	2.623 "
" " 1935	2.653 "
" " 1936	2.589 "
" " 1937	3:191 "

Foi despendida, no período de 1932 a 1937, com a "Verba de Alfabetização", no ensino e construção de prédios escolares, a importância de 2.369:496$900.

Em 1937, junto às turmas de conservação da linha, foram criadas diversas escolas "Turmeiras", as quais são atendidas por pessoas idôneas, com conhecimentos necessários à alfabetização; para essas escolas o Departamento de Ensino e Educação da Cooperativa escolhe de preferência as ex-alunas da escola feminina de Artes e Ofícios que desempenham a nobre missão de educadoras, por módica mensalidade.

As escolas referidas, atualmente, são as seguintes:

Marcelino Ramos (Km. 528)	17 alunos
Alegrete (Km. 233)	30 "
Benjamin Not	30 "
Tigre	42 "
Palomas (Km. 246,300)	12 "
Brete	52 "
Touro Passo	24 "
Sociedade	10 "
Desvio Santo Ângelo (Km. 351)	12 "
Guará	28 "
Fortaleza	18 "
Comandaí	18 "
Guassupí	28 "
Esperança	10 "
Gil	19 "
Parada Halan	11 "
Hôrto Florestal (S. Lepooldo)	12 "
Bela União	14 "
Cruzinha	18 "
Nova Sardenha	25 "
Parada Hildebrandt	15 "
Canavial	18 "
Agente Gomes	12 "
Bibóca	17 "
Cezar Pina (Km. 36,500)	18 "
Santo Amaro (Km. 248,860)	18 "
	528 alunos

O movimento da matrícula e frequência das escolas de alfabetização, crianças e adultos, em 1937, foi o seguinte:

	Matrícula inicial	Frequência média
14 Escolas Primárias Mixtas	1.428	999
72 Escolas Particulares no Estado	987	947
11 Aulas para adultos	248	104
26 Escolas Turmeiras	528	419
	3.191	2.469

Carro-motor da Viação Ferrea no Viaduto Carvalho na linha de Paranaguá-Curitiba, na Estrada de Ferro S. Paulo — Rio Grande, em viagem experimental, de Porto Alegre a Curitiba, em setembro de 1937.

O resumo das Matrículas nas escolas da Cooperativa, em 1937, foi o seguinte:

	Matrícula inicial	Frequência média
Escola de Artes e Ofícios "Hugo Taylor"	749	674
Escola Feminina de Artes e Ofícios	891	822
Escolas por conta da Verba de Alfabetização	3.191	2.469
	4.831	3.965

Casa de Saúde

A Casa de Saúde da Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul está situada nos subúrbios de Santa Maria, em saudável local, em edifícios construidos de acôrdo com a mais perfeita técnica hospitalar moderna.

Dispõe de quartos e salas confortáveis ótimamente instalados. O edifício principal é destinado à hospitalização de feridos e dos que sofrem intervenções cirúrgicas. Nesse edifício estão ainda instaladas a maternidade, salas de operações, eletricidade médica e farmácia.

A "Enfermaria de Medicina", destinada aos doentes de clínica geral, está instalada em outro pavilhão.

Dispõe, ainda, de lavanderia, necrotério, garage, etc.

O custo total da construção com as respectivas instalações foi de 674:000$000.

Na Casa de Saúde são atendidos e tratados, com modicidade de preços, os ferroviários e pessoas de suas famílias, sendo que os associados da Cooperativa, e os que dêles dependem, gozam de apreciável abatimento.

O serviço é atendido pelas Irmãs Franciscanas, auxiliadas por eficiente corpo de funcionários.

Dispõe de enfermarias para homens, para mulheres, maternidade e mais 21 quartos para ambos os sexos, possuindo, alguns dêles, serviço sanitário próprio.

O pavilhão da "Enfermaria de Medicina" dispõe de 18 leitos.

Desde a fundação até o ano de 1937, baixaram 4.187 pacientes. Na Maternidade nasceram 295 crianças.

As salas asética e sética estão ótimamente instaladas. Com o material cirúrgico, foram despendidos cerca de 200 contos. E' do mais moderno, perfeito e eficiente.

Já foram praticadas 3.020 intervenções cirúrgicas e feitos 24.410 curativos na sala respectiva.

A aparelhagem da eletricidade médica é completa e valiosa, dispondo de aparelhos de Raio X, Diatermia, Ultra Violeta, Ondas Curtas, Galvano, Pneumotorax, etc.

Já foram efetuadas 1.372 aplicações de Diatermia, 1.453 de Ultra Violeta, 481 diversas e feitos 2.459 exames radiológicos e radioscópicos.

O transporte dos doentes, de seus domicílios para a Casa de Saúde e vice-versa, é feito por preço razoável em um moderno e confortável auto-ambulância, o que facilita o transporte, tanto para feridos como para doentes em estado grave.

No decorrer do ano de 1937, foi o seguinte o movimento de doentes, além dos que estavam em tratamento em 1.º de janeiro:

Entradas:

Homens	292
Mulheres	411
Crianças	182
	885

Altas:

Curados	628
A pedido	100
Melhorados	96
Falecidos	54
Por diversos motivos	7
	885

Acrescentando ao movimento de entrada de 1937 o número de doentes, que se achavam em tratamento em 1.º de janeiro, dá um total de 907 enfermos.

Classificados os doentes hospitalizados, de acôrdo com as diversas enfermidades, obteve-se o seguinte quadro:

Tuberculosos	8
Moléstias dos Olhos	8
Nariz, garganta e ouvidos	81
Venéreo-sifiliticos	36
Psicopatias	4
Pediatria	30
Ginecologia	56
Obstetricia: partos	79
Obstetricia: abôrtos	63
Cirurgia	294
Clínica médica	226

A direção da Casa de Saúde da Cooperativa está aféta a abalizado facultativo.

ASSOCIAÇÃO DOS FERROVIÁRIOS SUL-RIOGRANDENSES

A "Associação dos Ferroviários Sul-Riograndenses" foi fundada em 6 de junho de 1931 e é administrada por uma Diretoria, um Conselho Deliberativo e sete Sub-Diretorias regionais, localizadas em Montenegro, Santa Maria, Cacequí, Uruguaiana, Rio Grande, Cruz Alta e Passo Fundo. Mantém representantes nos demais núcleos ferroviários principais do Estado.

E' atualmente seu presidente em exercício, o sr. dr. Ildefonso da Silva Dias.

O seu quadro social, que em 31 de dezembro de 1937 elevava-se a 8.079 socios, compõe-se exclusivamente de ferroviários ativos, aposentados, empregados da Caixa de Aposentadoria e Pensões e da Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea.

Mantém serviços de assistência aos seus associados, gratuitos uns e outros resgatáveis em módicas prestações mensais, tais como:

a) Hospedagens de associados, que procuram centros de recursos para tratamento de saúde própria ou de pessoas de suas famílias ou para tratar de assuntos de seus interêsses.

b) Funerais dos socios ou de pessoas de suas famílias, quando não há possibilidade de fazer por intermédio da Caixa de Aposentadoria e Pensões ou da Viação Férrea.

c) Transportes de médicos e de doentes.

d) Exames de laboratórios com apreciável abatimento.

e) Exames de Raio X a preços especiais.

f) Serviços de cartório, tais como habilitações para casamentos; registros de nascimentos de socios ou de pessoas da sua família; retificações e justificações judiciais; seguros ou pensões; providências junto aos cartórios do Estado e fora dêle, ou junto aos consulados no estranjeiro, para inscrição ou habilitação à pensão ou aposentadoria.

g) Assistência às parturientes.

h) Assistência jurídica.

i) Assistência médica, mantendo dois médicos especialistas em doenças pulmonares, especialidade essa que não existe no quadro médico da Caixa de Pensões e cujos serviços são inteiramente gratuítos.

j) Fornecimento de trajes, uniformes, fardamentos escolares, etc. para desconto em módicas prestações.

k) Encaminhamento, enfim, de quaisquer assuntos de interêsses, sem ferir as normas disciplinares.

l) Pequenos empréstimos a longo prazo, em casos de doença.

m) Assistência odontológica, para pagamento em pequenas prestações.

Mantém, também, uma Caixa de Pecúlios, cujo quadro de inscrições nas suas três séries distintas (A, B, C), contava em 31 de maio de 1937, com 1.983 socios, data em que o fundo de reserva da mesma organização elevava-se à quantia de ..... 111:024$500, montando o valor dos pecúlios pagos até então, à importância de 207:424$900.

Em 31 de dezembro de 1937,, o fundo de reserva da Caixa de Pecúlios alcançou a 126:353$900, atingindo a 262:997$200, o montante dos pecúlios pagos desde a fundação.

A "Associação dos Ferroviários" edita o "ÉCO FERROVIÁRIO", que é o seu órgão oficial, de publicação quinzenal, distribuido gratuítamente a todos os seus associados e remetido, também, a inumeros importantes centros ferroviários do país.

Para atender aos seus numerosos trabalhos, a "Associação dos Feroviários" mantém um quadro composto de funcionários capazes.

Nos seus escritórios, são processadas as relações para os descontos que se efetuam em fôlhas de vencimentos da Viação Férrea, em favor de outras sociedades ferroviárias, em número de seis.

Conforme se vê do quadro descriminativo a seguir, em seu último balanço, a "Associação dos Ferroviários Sul Riograndenses", apresentou um patrimônio de 250:726$000, que, somado ao fundo de reserva acusado pelo balanço da sua Caixa de Pecúlios, também encerrado em 31 de maio de 1937, na importância de 111:024$500, representa a soma de 361:750$500.

Receita e despesa

Demonstração da conta "Receita e despesa", referente ao período social de 1936-1937, encerrado em 31 de maio:

RECEITA

Mensalidades	130:966$000
Juros e descontos	21:090$600
Cadernetas	21$000
Outras contas	3:041$900
Total	155:119$500

DESPESA

Vencimentos	38:273$700
Aluguéis	10:800$000
Material de expediente	3:912$300
Despesas gerais	10:752$000
"Éco Ferroviário"	17:071$200
Assistência médica	10:800$000
Auxílios	608$500
Móveis e utensílios — depreciação 10 %	1:935$400
Outras contas	103$000
Saldo líquido transferido para a conta Patrimônio	60:863$400
Total	**155:119$500**

Patrimônio

Demonstrativo do patrimônio, por exercícios sociais:

Do exercício de junho de 1931 a maio de 1932	[illegible]
Do exercício de junho de 1932 a maio de 1933	56:[illegible]
Do exercício de junho de 1933 a maio de 1934	[illegible]:115$19[illegible]
Do exercício de junho de 1934 a maio de 1935	[illegible]
Do exercício de junho de 1935 a maio de 1936	[illegible]
Do exercício de junho de 1936 a maio de 1937	60[illegible]
TOTAL	[illegible]

Balanço geral encerrado em 31 de maio de 1937

ATIVO	
Empréstimos e adiantamentos:	
Saldo desta conta...............	128:813$200
Móveis e utensílios — idem, idem...	17:418$800
Ações — idem, idem................	1:500$000
Associações beneficêntes — idem, idem	122:031$000
Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea	1:599$700
Cauções — idem, idem...............	100$000
Sub-Diretorias do interior — idem, idem	800$000
Banco da Provincia do Rio G. do Sul.	9:602$300
Banco da Provincia — C/Ret. Livre — idem, idem	8:521$200
Banco do Brasil — idem, idem.......	262$500
Banco do Rio Grande do Sul — idem, idem	10:217$300
Caixa — Dinheiro em cofre..........	12:696$200
	313:562$200

PASSIVO		
Assistência odontológica:		
Saldo desta conta...............		12:146$300
Caixa de pecúlios — idem, idem.....		15:270$000
Revista dos Ferroviários — Rio.....		221$300
J. Simas & Cia. — idem, idem......		33:469$600
Contas a pagar — idem, idem........		1:729$000
Patrimônio:		
Idem em 31 de maio de 1936	189:862$600	
Saldo líquido verificado no presente exercício, transferido para esta conta	60:863$400	250:726$000
		313:562$200

RECAPITULAÇÃO

Número de socios em 31 de maio de 1937:

Série "A"	1.286
Série "B"	500
Série "C"	197
Total	1.983

Pecúlios pagos de junho de 1935 a maio de 1937:

Série "A"	32
Série "B"	25
Série "C"	8
Total	65

Valor dos pecúlios pagos de junho de 1935 a maio de 1937:

139:240$100.

Pecúlios pagos desde a fundação da Caixa de Pecúlios:

102, no valor de 207:424$900.

Serviço de Beneficência

Resumo do serviço de beneficência realizado nos 5.º e 6.º anos sociais:

DISCRIMINAÇÃO	5.º ano social de junho de 1935 a maio de 1936	6.º ano social de junho de 1936 a maio de 1937	TOTAIS POR ESPÉCIE
Hospitalizações	11:442$800	13:983$400	25:426$200
Hospedagens	2:223$400	6:065$200	8:288$600
Funerais	10:740$000	17:365$300	28:105$300
Transporte de doentes e médicos	1:389$600	2:649$000	4:038$600
Fornecimentos de medicamentos	2:688$600	12:983$200	15:671$800
Emprestimos em dinheiro.....	85:998$700	167:909$300	253:908$000
Pagamentos a laboratórios....	3:637$500	7:367$500	11:005$000
Pagamentos de rádiografias...	8:081$000	8:661$000	16:742$000
Pagamentos a médicos........	18:055$000	24:941$400	42:996$400
Pagamentos a cartórios.......	8:880$800	16:695$700	25:576$500
Assistência ginecológica	950$700	2:004$000	2:954$700
Assistência jurídica	882$900	8:909$700	9:792$600
Auxílios a instrução...........	574$200	3:897$600	4:471$800
Assistência odontológica	56:628$100	68:300$300	124:928$400
Serviço de alfaiataria..........	—	280:210$500	280:210$500
Auxílios diversos	8:690$700	16:377$400	25:068$100
TOTAL............	220:864$000	658:320$500	879:184$500

Movimento de socios durante o ano de 1937

	Admitidos	Demitidos	TOTAIS
Matrícula em dezembro de 1936	....	....	6.020
Janeiro	181	30	6.171
Fevereiro	102	14	6.259
Março	133	24	6.368
Abril	128	16	6.480
Maio	355	34	6.801
Junho	184	22	6.963
Julho	146	34	7.075
Agôsto	300	25	7.350
Setembro	161	23	7.488
Outubro	288	28	7.748
Novembro	229	26	7.951
Dezembro	162	34	8.079

Resumo

Existência em dezembro de 1936	6.020
Admitidos durante o ano de 1937	2.369
Desligados, por morte, demissão ou exclusão	310
Existência em dezembro de 1937	8.079

Movimento do serviço de "assistência odontológica" contratado durante os 5.º e 6.º anos sociais

MÊSES	5.º ano social (Junho 35 a Maio 36)	6.º ano social (Junho 36 a Maio 37)	Totais por mêses
JUNHO	11:305$800	3:885$600	15:191$400
JULHO	2:300$300	7:998$400	10:298$700
AGÔSTO	7:876$900	1:893$900	9:770$800
SETEMBRO	4:780$000	4:659$800	9:439$800
OUTUBRO	2:030$800	6:686$600	8:699$400
NOVEMBRO	3:431$300	6:229$900	9:661$200
DEZEMBRO	4:863$000	4:271$300	9:134$300
JANEIRO	3:621$400	9:595$400	13:216$800
FEVEREIRO	2:051$100	5:676$600	7:727$700
MARÇO	6:110$600	670$500	6:781$100
ABRIL	4:042$900	4:865$100	8:908$000
MAIO	4:214$000	11:885$200	16:099$200
TOTAIS POR ANO	56:628$100	68:300$300	124:928$400

Alfaiataria

Serviço de alfaiataria executado durante o ano social de junho de 1936 a maio de 1937.

(Criado em junho de 1936)

MÊSES	Importâncias contratadas	Amortizações
Junho	8:748$000	—
Julho	4:927$000	—
Agôsto	22:153$000	1:300$700
Setembro	13:813$000	1:532$200
Outubro	38:347$000	3:814$900
Novembro	18:557$500	4:486$200
Dezembro	26:199$000	7:620$700
Janeiro	13:416$000	9:200$000
Fevereiro	51:349$000	10:609$200
Março	8:344$000	10:715$800
Abril	38:210$000	14:083$600
Maio	36:147$000	15:243$400
TOTAIS	280:210$500	78:606$700

Demonstração da receita e da despesa da Caixa de Pecúlios, no período de junho de 1936 a maio de 1937

(4.º ano)

RECEITA

Quota de 10 % da A. F. S. R. (Art. 5.º, al. a)	14:551$800
Juros bancários	2:599$400
Chamadas	87:188$000
Pecúlios não reclamados	3:697$800
Total	108:037$000

DESPESA

Pecúlios	75:700$000
Fundo de reserva — Saldo do 4.º ano	32:337$000
Total	108:037$000

Balanço (Em 31 de maio de 1937)

ATIVO

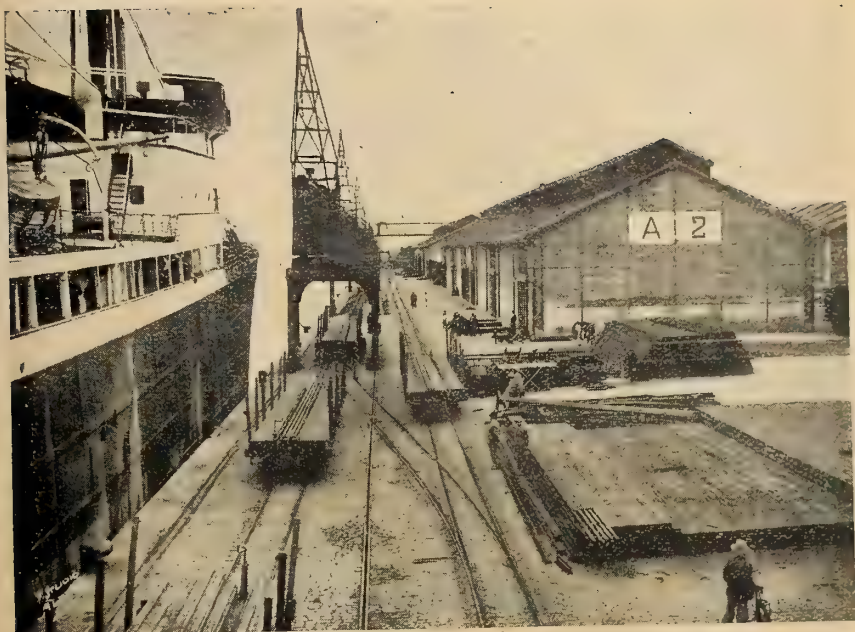
Banco da Provincia — C/C de Pecúlios	334$100
Banco do Rio Grande do Sul — C/C de Pecúlios	77:681$400
Associação dos Ferroviários Sul Riograndenses	15:270$000
Chamadas a efetuar	29:060$000
Total	122:345$500

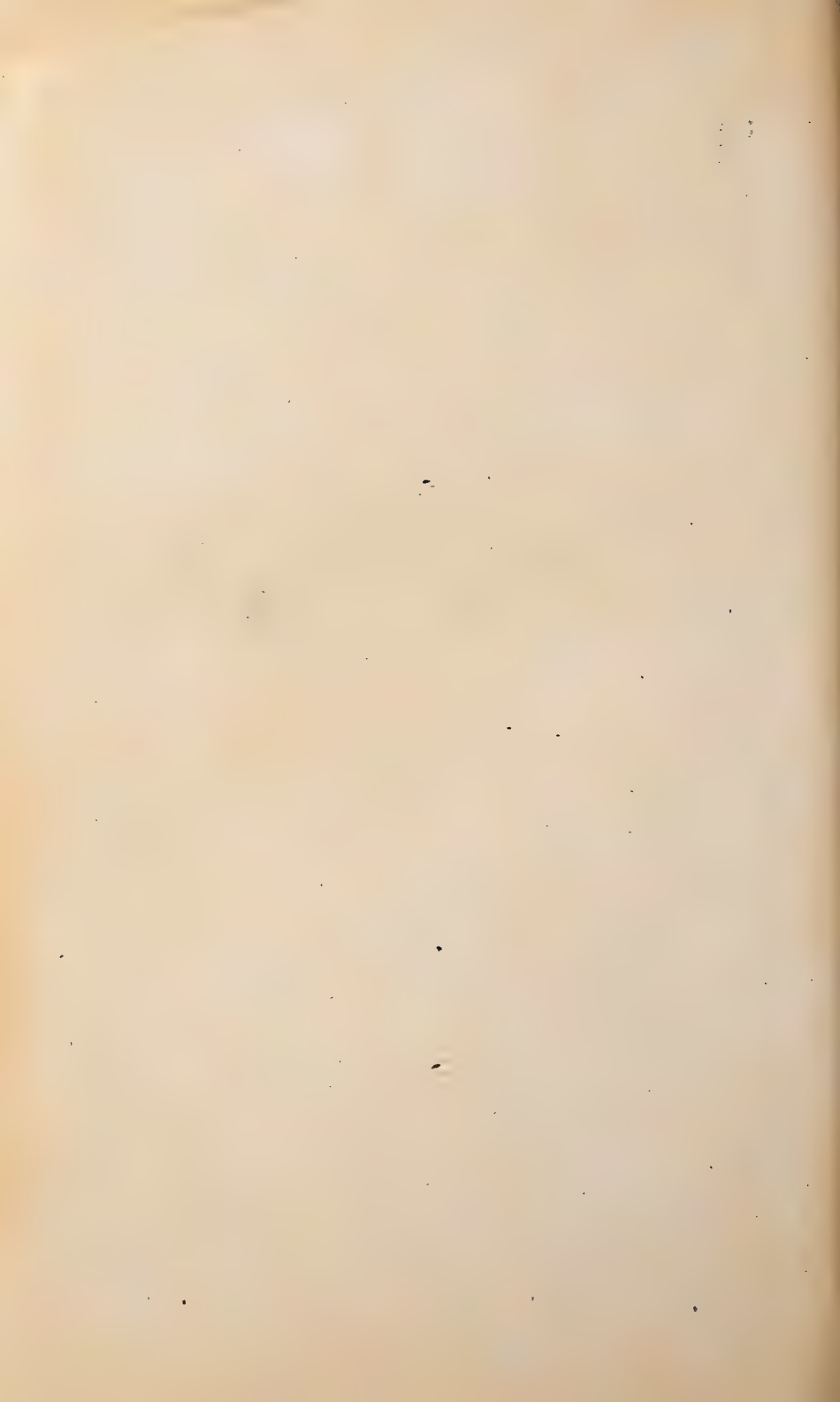
PASSIVO

Pecúlios a pagar		11:321$000
Fundo de Reserva:		
Em 31 de maio de 1936	78:687$500	
Saldo do 4.º ano	32:337$000	111:024$500
Total		122:345$500

Fornecimento de livros aos socios

Desde junho de 1937, mês em que foi iniciado:

MÊSES	Importâncias
Junho	1:096$500
Julho	2:310$800
Agôsto	2:611$400
Setembro	2:192$900
Outubro	1:104$000
Novembro	1:418$600
Dezembro	484$800
TOTAL	11:219$000

Carregamento no porto de Rio Grande dos novos trilhos adquiridos.

Trilhos e acessórios para a linha, depositados no porto de Rio Grande.

SOCIEDADE FERROVIÁRIA DE AUXÍLIO MUTUO

Essa Sociedade, fundada em 10 de dezembro de 1931, por um grupo de ferroviários esforçados, veiu também preencher uma lacuna, pois, naquela época não estava, ainda, em vigôr o seguro coletivo feito posteriormente na Companhia Sul-América, e que tantos benefícios vem prestando aos ferroviários.

Estavam em pleno funcionamento a "Sociedade Amparo Mutuo" e a "Mutualidade de Ferroviários", às quais já me referi em capítulos especiais, porém, a primeira, pela módica contribuição que cobra, (2$000 mensais), só póde fornecer um pecúlio, que varía de dois a três contos de réis, enquanto que a última, além de ter número limitado de mutuários (200), exige uma contribuição (50$000 por óbito), que não póde ser suportada por uma grande maioria de ferroviários.

Assim, a "Sociedade Ferroviária de Auxílio Mutuo", colocando-se no ponto intermediário, veiu proporcionar benefícios às famílias de ferroviários.

A sua situação financeira é das mais promissoras, dispondo, em 31 de dezembro de 1937, de um patrimônio de 80:809$800.

Até 31 de dezembro de 1937 havia essa Sociedade pago 46 pecúlios.

Assim, desde a sua fundação, que é recente, pois data de 1931, amparou 46 famílias de ferroviários, em sua maioria de classe modesta, distribuindo a importância global de ...... 318:000$000.

Em 31 de dezembro de 1937, o seu número de socios era de 807, com tendências a aumentar, dada a bôa acolhida que teve da classe ferroviária.

Elevado que seja o seu número de socios, o pecúlio a ser pago às famílias dos mutuários também aumentará.

Paga, atualmente, o pecúlio de 7:000$000 por óbito, que poderá ser elevado até 10:000$000, de acôrdo com os seus estatutos.

DEPARTAMENTO DESPORTIVO

Continua em franco desenvolvimento o "Departamento Desportivo da Viação Férrea", cuja diretoria vem se esforçando para colocá-lo em nível capaz de entrar no concêrto das entidades congêneres.

O seu número de socios tem aumentado constantemente, fazendo prevêr que dentro em pouco terá atingido integralmente as suas nobres finalidades.

AMPARO MUTUO

A Sociedade Amparo Mutuo dos Empregados da Viação Férrea, que conta com cerca de 9.000 associados, fechou seu balanço em 31 de dezembro último, com um ativo de ...... 396:393$750, contra 403:820$150, em 1936.

MUTUALIDADE

A Mutualidade de Ferroviários, fundada em 1928, veiu preencher, na época, uma das necessidades de que se ressentia a classe ferroviária, isto é, de um seguro de vulto, pois que, estabelece, por morte de associado, um pecúlio de 10:000$000, mediante a chamada de 50$000 por óbito, entre os seus 200 associados.

Graças à idoneidade de suas diretorias, à organização imprimida pelos seus estatutos e à simplicidade da liquidação dos seus pecúlios, os quais foram todos até agora pagos no mesmo dia da morte do associado, tem o seu livro de registro de candidatos às vagas acusando sempre a média de 130 inscritos, aguardando ingresso no quadro social.

IMPRENSA FERROVIÁRIA

Circularam na Viação Férrea, com regularidade, os periódicos "O Ferroviário", que conta 18 anos de existência, e o "Éco Ferroviário", órgão da Associação dos Ferroviários Sul Riograndenses, que já está no 7.° ano de publicidade.

ÍNDICE